

国土の質的転換を目指した国土基盤の整備に関する更なる論点(案) (説明資料)

2. 国土の質的転換のための主要なアクションプラン

既存ストックのアセットマネジメントと戦略的活用、自然、景観の保全・回復	
・ 水利用のネットワーク化事例	2
・ モントリオールの旧港有効活用	3
・ アムステルダム公共交通空間の集約化	4
ハードとソフトの組み合わせによる防災・減災機能の向上	
・ 地域特性に応じた防災施設の整備	5
循環型社会の構築と経済のグリーン化を先導する静脈インフラ	
・ 長距離雑貨輸送における鉄道・内航海運分担率	6
・ わが国から輸出されるリサイクル資源の輸出先	7
・ 静脈物流拠点の整備（リサイクルポート）	8
・ エコタウン事業	9
地域ブロックと東アジアの交流・連携	
・ シームレスアジアの形成の対応案の例	10
・ 居住地別出国空港構成	11
・ 3大都市圏以外の空港とソウル、台湾、上海、極東ロシア間の定期航路図	12
地域ブロック相互の交流・連携	
・ u-Japan政策の推進	13
・ 大規模地震時のリダンダンシー確保	14
生活圏域の都市的サービス	
・ 環状道路ネットワークの充実による都市内交通の円滑化	15
・ 公共交通機関の充实事例	16
・ 道路空間における自転車や歩行者の安全性確保の必要性	17
地域社会の人とコミュニティを支えるモビリティ	
・ 三次救急医療施設へのモビリティ状況	18
・ 地域社会の自立に向けた取り組み事例	19
・ 地域の自立を支える高度情報通信ネットワーク（1）	20
・ 地域の自立を支える高度情報通信ネットワーク（2）	21
東アジアとの交流・連携効果を梃子とした地域の自立・活性化	
・ ビジター産業の概念	22

水利用のネットワーク化事例

利根川の水資源開発施設は、大きく分けて 上流ダム、 中流調節池、 下流導水施設、 河口堰がある。河川や降雨、取水等の情報を収集し、これらの施設を効率的かつ効果的に運用する広域低水管理を行っている。

利根川上流ダム群

雨が降ると水を貯め込み、河川の流量が少なくなると下流の取水や環境のため放流します。

中流調節池

(渡良瀬貯水池)

河川の中流部において、貯留・補給を繰り返すことにより、河川流量の変動を考慮した効率的な運用を行います。

下流導水施設

(北千葉導水路等)

江戸川の需要を満たすため、各河川の流況を踏まえ、利根川・中川から導水し、最終調整を行います。

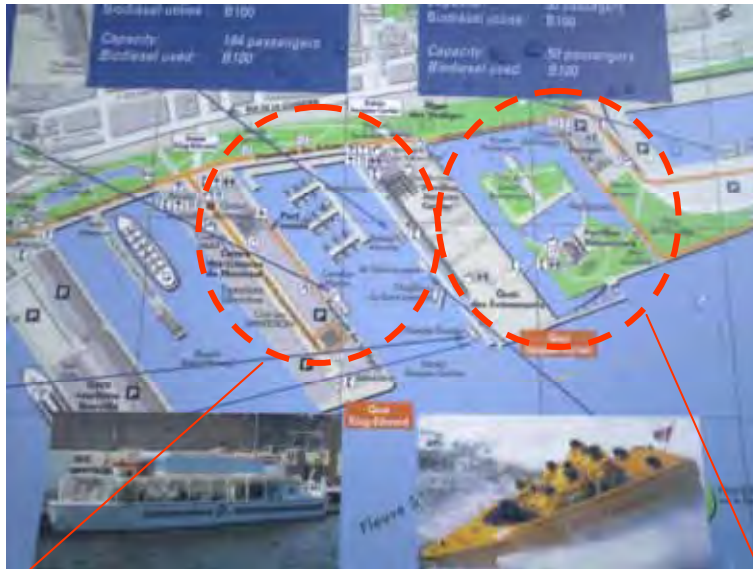
河口堰

堰上流域の取水の安定や塩害の防止を図るとともに、河口の維持流量を放流します。



モントリオールの旧港有効活用

セントローレンス川の川岸にあるモントリオールには内陸水運用の港湾が建設されている。近年新港が建設され、旧港部分を公園やプレジャーボートの係留設備、埠頭部分は駐車場や科学館に利用されている。



< 本事例の特徴 >

連携先	モントリオール市	
連携内容	旧モントリオール港	公園 駐車場 プレジャーボート係留地 など
効果	撤去費用の削減 荒廃防止	近隣の観光資源と連携した観光開発 不足する駐車場の確保



駐車場

プレジャーボートの係留設備

公園



アムステルダムでの公共交通空間の集約化

オランダのアムステルダムでは、路面電車の軌道敷上を路線バスが走行し、バス停と電停が同じ場所に設置されている。これにより、都市内の貴重な公共空間が有効活用されているほか、路線バスは定時性を確保し、公共交通の円滑な運行が可能となっている。



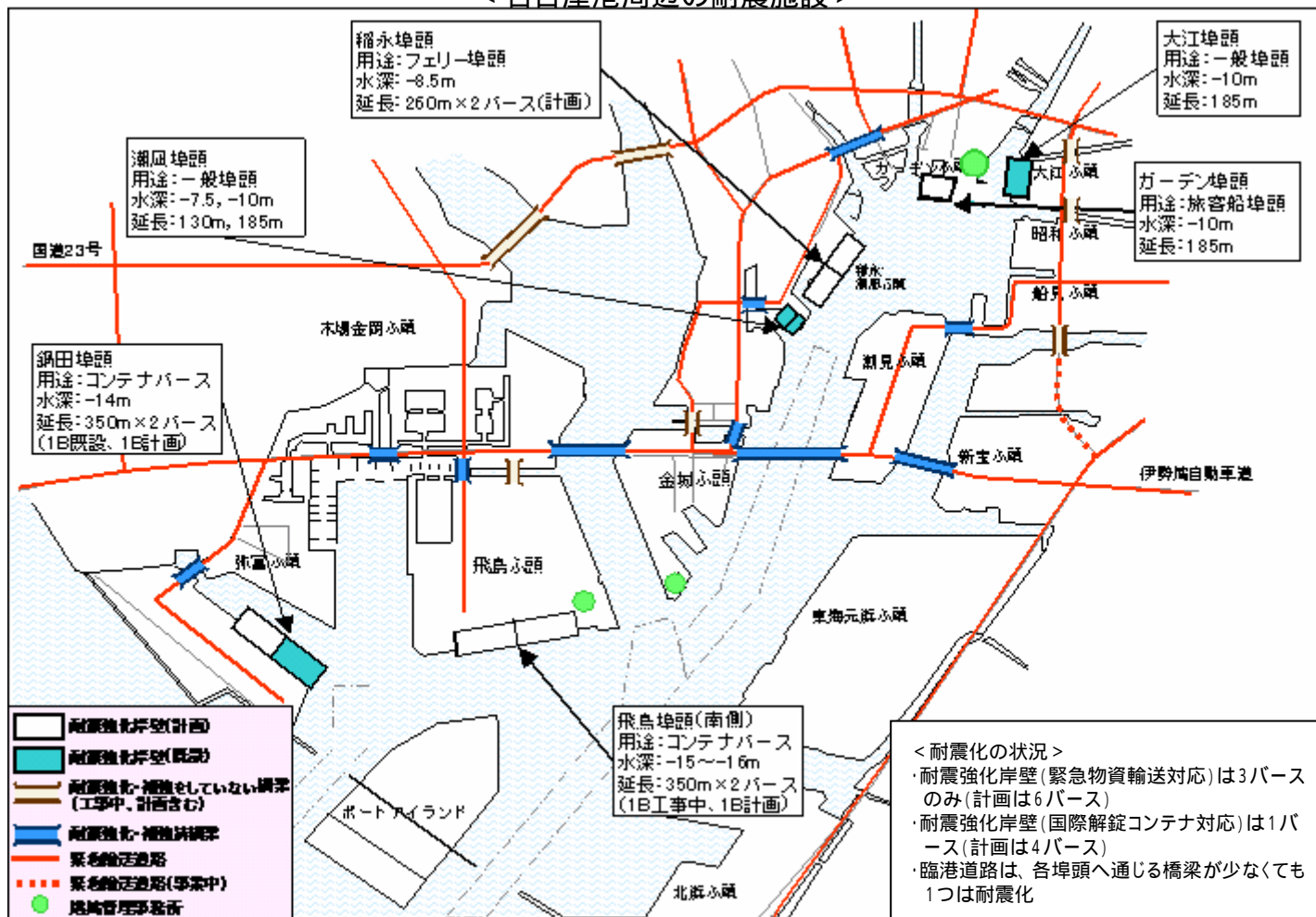
< 本事例の特徴 >

連携先	バス事業者	軌道事業者
連携内容	トラムの走行空間をバスレーンとして利用 停留所をバス・トラムで共用	
効果	道路空間の有効活用 需要に合わせた公共交通ネットワークの実現	

地域特性に応じた防災施設の整備

防災施設整備にあたっては、全国画一的ではなく、地域の特性に応じた戦略的な整備が必要である。その一つの例として、名古屋港周辺の耐震施設の整備があげられる。名古屋港では耐震岸壁と緊急輸送道路と耐震強化橋梁が一体的に整備されており、震災時の港湾と道路のネットワークが考慮されている。

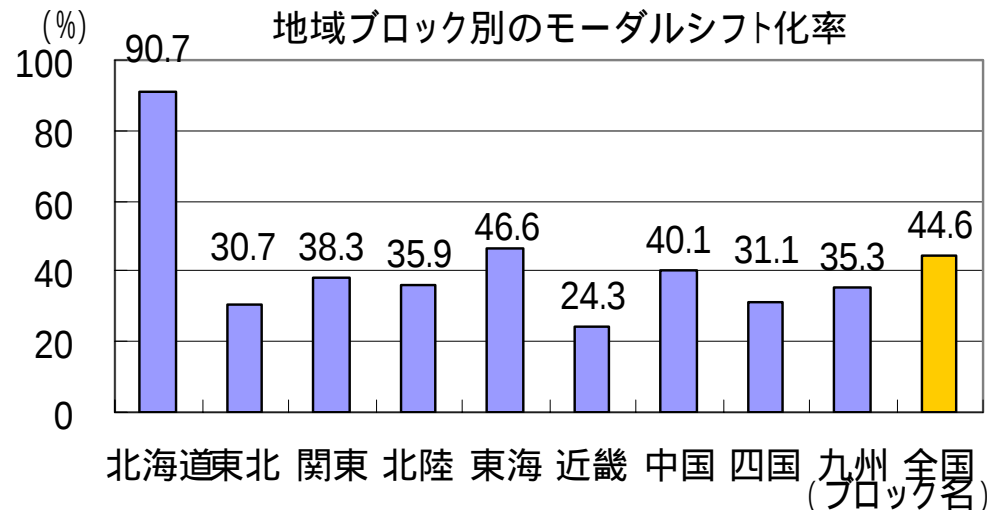
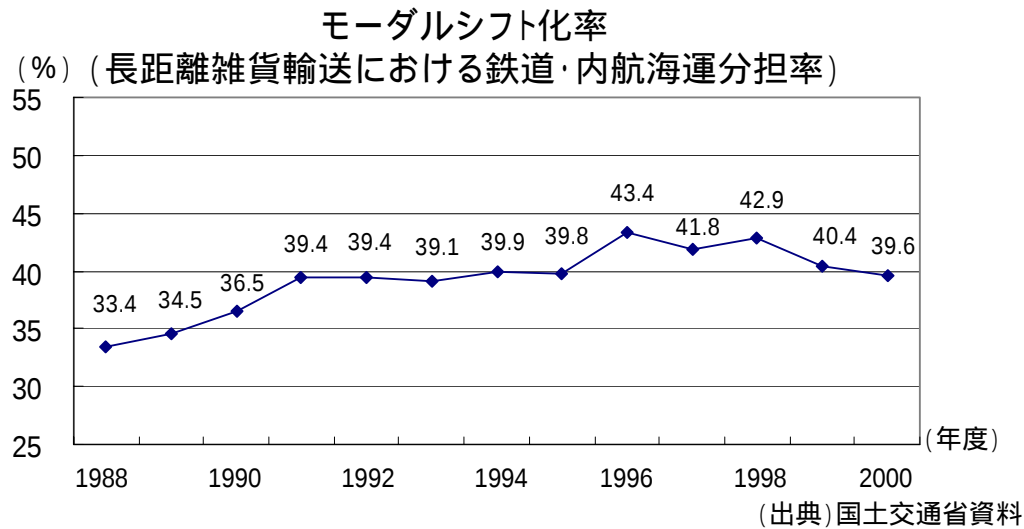
< 名古屋港周辺の耐震施設 >



(出典) 国土交通省
国土技術政策総合
研究所資料をもと
に国土計画局作成

(2003年2月時点)

長距離雑貨輸送における鉄道・内航海運分担率



わが国から輸出されるリサイクル資源の輸出先

わが国からのリサイクル資源の多くはアジア諸国へ輸出されており、特に古紙や鉄くず、銅くず、アルミニウムくずは中国への輸出の割合が多い。

【プラスチックくず】



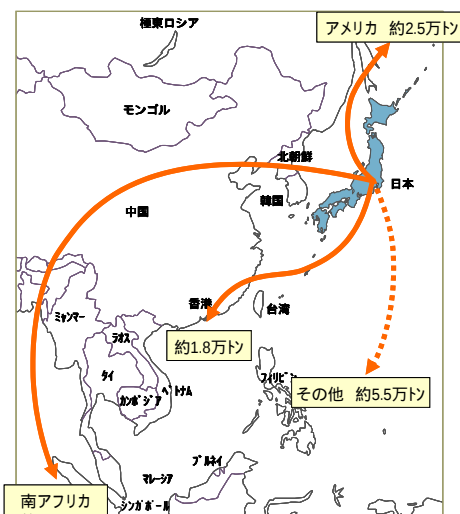
【古紙】



【アルミニウムくず】



【更正・中古タイヤ】



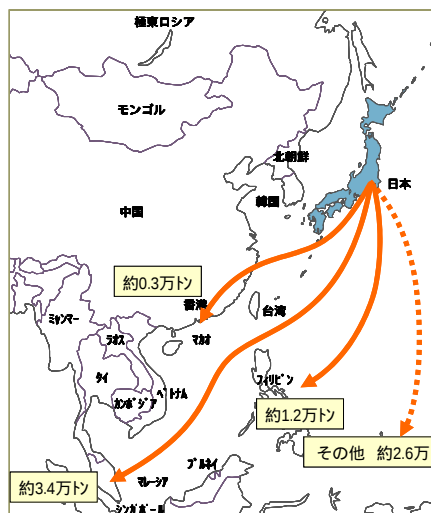
【鉄くず】



【銅くず】



【中古衣類】



【ぼろ及びくず】



注) 図中の数値は2003年時点 資料: 産業構造審議会 環境部会廃棄物・リサイクル小委員会 国際資源循環ワーキング・グループ報告書 「持続可能なアジア循環型経済社会圏の実現に向けて」をもとに作成

静脈物流拠点の整備（リサイクルポート）

<リサイクルポート>

広域的なりサイクル施設の立地に対応した静脈物流の拠点となる港湾を指定し、拠点づくりを支援するもの。施設整備支援、産業立地促進支援等が行われる。現在18港が指定。

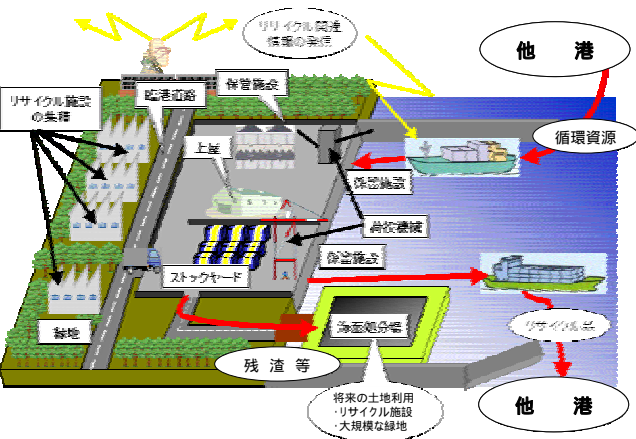
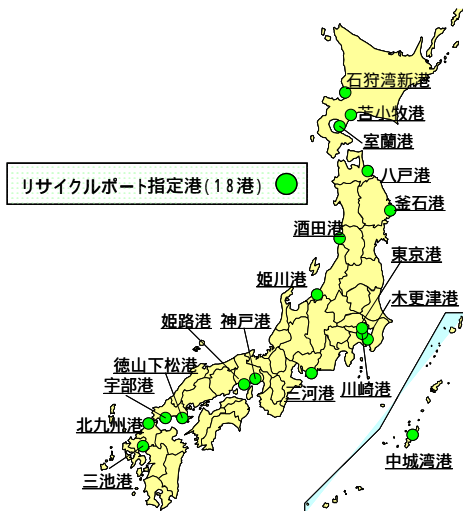
<リサイクルポートの事例>

●北九州リサイクルポートの概要

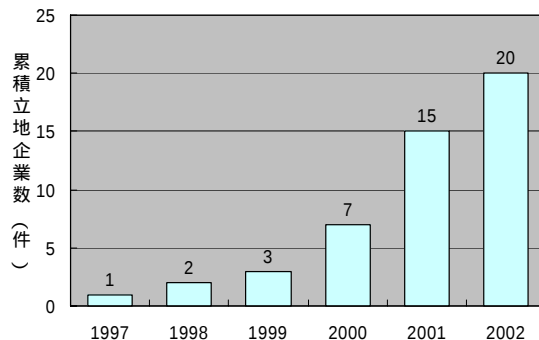
2002年5月30日「総合静脈物流拠点港」（リサイクルポート）として指定を受け、循環資源を専用的に取扱う岸壁等を2006年度の供用開始に向け事業中。

- 港湾施設：岸壁(-5.5m)、泊地、臨港道路、荷さばき施設、保管施設、緑地等
- リサイクル施設：総合環境コンビナート響リサイクル団地などに20件の企業立地（2005年4月現在）
- リサイクル取扱品目：ペットボトル、家電、OA機器、蛍光管、自動車、医療用具、建設混合廃棄物、食用油、古紙、空缶等

リサイクルポートの事例(北九州港・響灘地区)



リサイクルポートに隣接するリサイクル企業立地数の推移

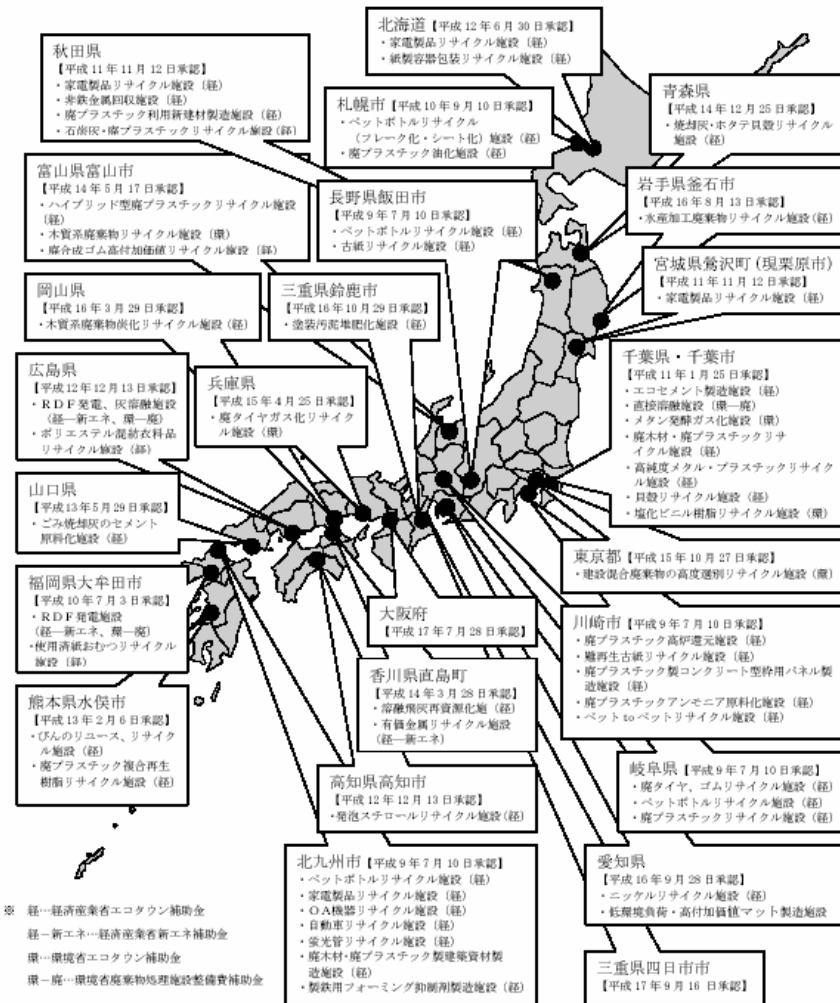


エコタウン事業

エコタウン事業とは、「あらゆる廃棄物を他の産業分野の原料として活用し、最終的に廃棄物をゼロにすること(ゼロ・エミッション)」を目指し、資源循環型社会の構築を図る事業。

エコタウン事業の承認地域マップ

平成17年9月現在・25地域



※ 経…経済産業省エコタウン補助金
経-新エネ…経済産業省新エネ補助金
環…環境省エコタウン補助金
環-廃…環境省廃棄物処理施設整備費補助金

(出典):環境省資料

北九州では、環境・リサイクル産業の振興を柱とする「北九州エコタウンプラン(経済産業省と環境省の承認)」を策定し、若松区響灘地区において具体的な事業に着手している。



事業の推進にあたっては、産学官で構成する「北九州市環境産業推進会議」において基本的な取り組みの方向を定め、環境政策と産業振興政策を統合した独自の地域政策を展開している。



<これまでの経緯>

平成元年
～平成4年 「響灘開発基本構想」の策定

平成6年
～平成8年 「響灘開発基本計画」の策定

平成9年7月 「北九州エコタウンプラン」の策定、国の承認(平成14年9月エコタウンプラン変更承認)

平成14年8月 「エコタウン事業 第2期計画」の策定

(出典):北九州エコタウンホームページ

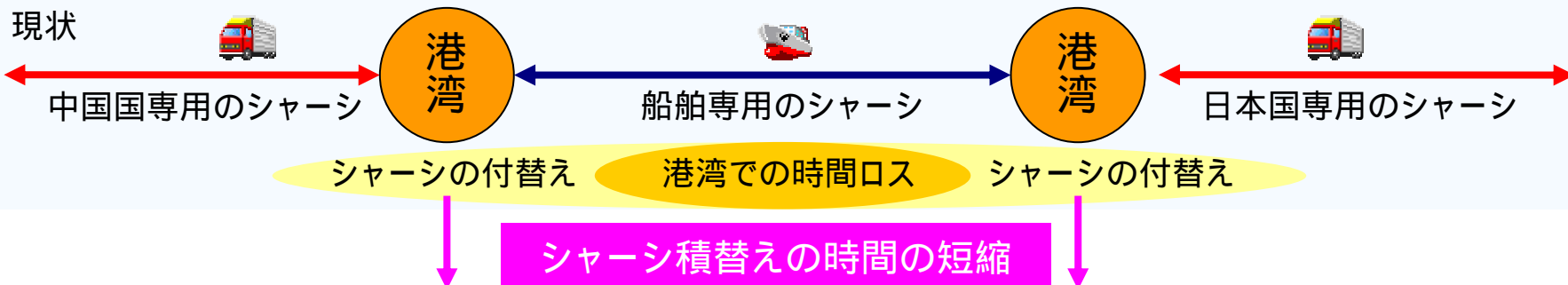
シームレスアジアの形成の対応案の例

船舶（RORO船）を利用した物流の課題（中国路線）

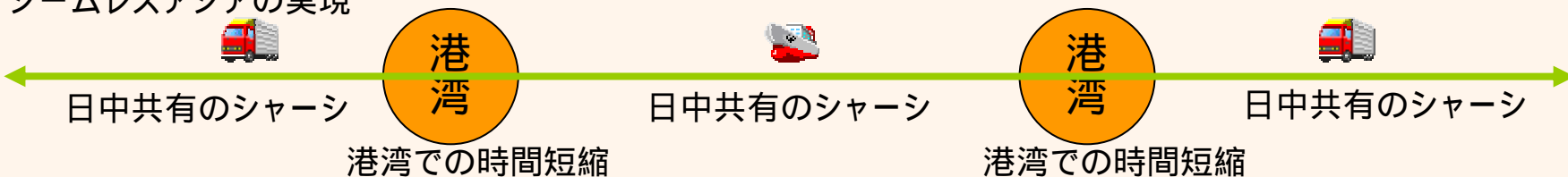
中国

海上

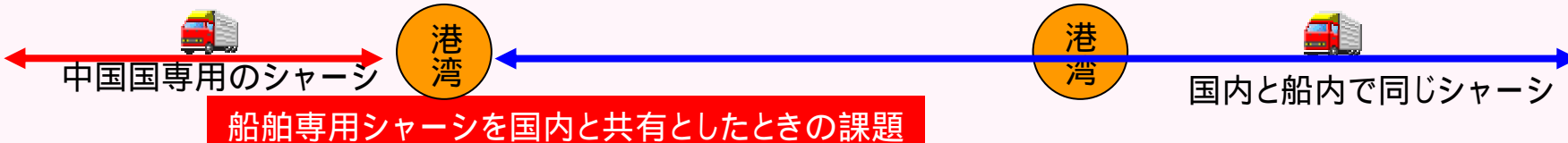
日本



シームレスアジアの実現

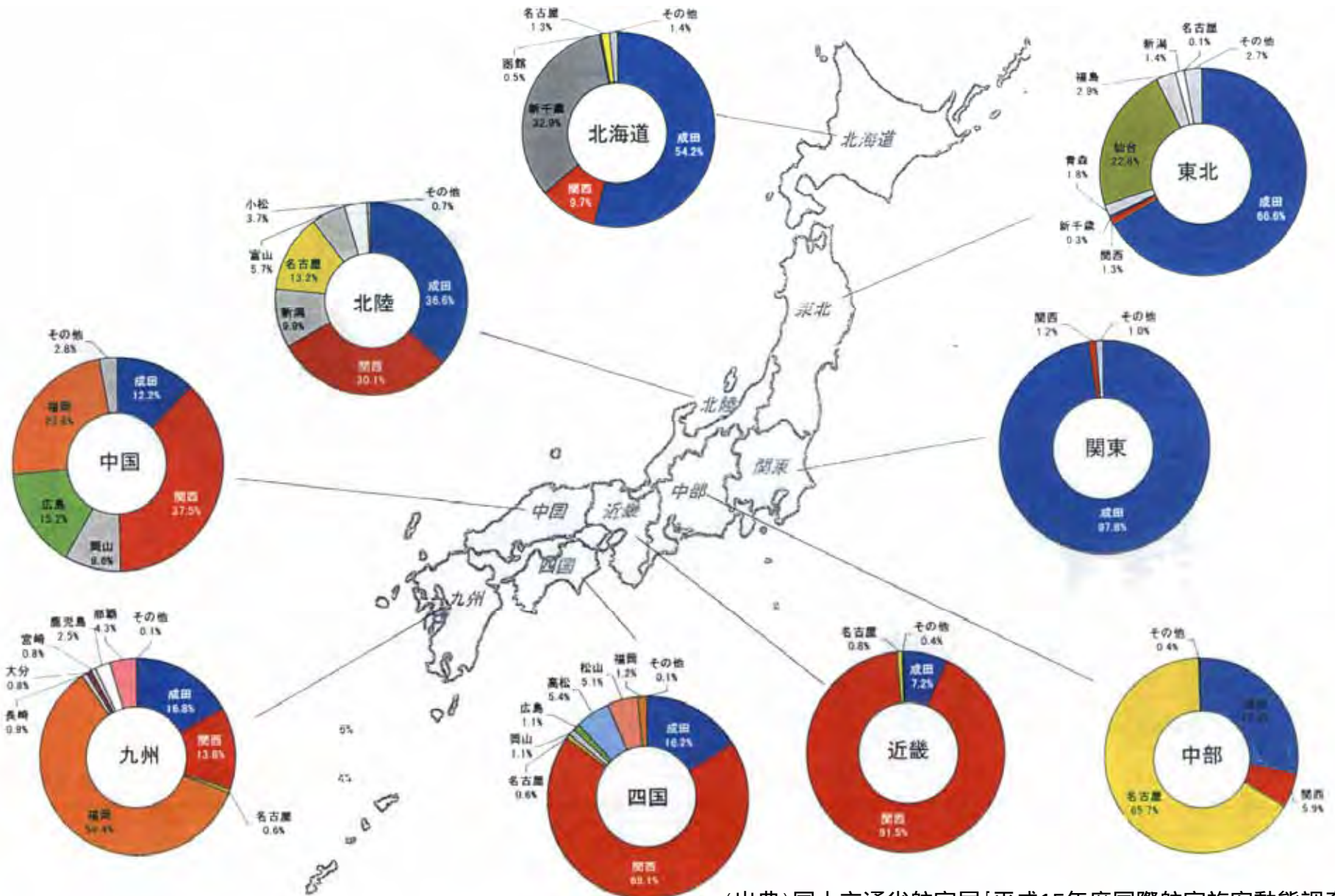


日本国内と船内で同じシャーシで共有する時の課題



シャーシの車庫に関する規制	自動車の保管場所に関する法律又は貨物事業者運送事業法に基づいて、実態上利用しない保管場所を別に確保することが必要になる
シャーシに関する自動車税	シャーシを国内走行させると自動車税（都道府県税）が必要になる
シャーシに関する自賠責保険	シャーシを国内走行させるとシャーシに自賠責保険が必要になる

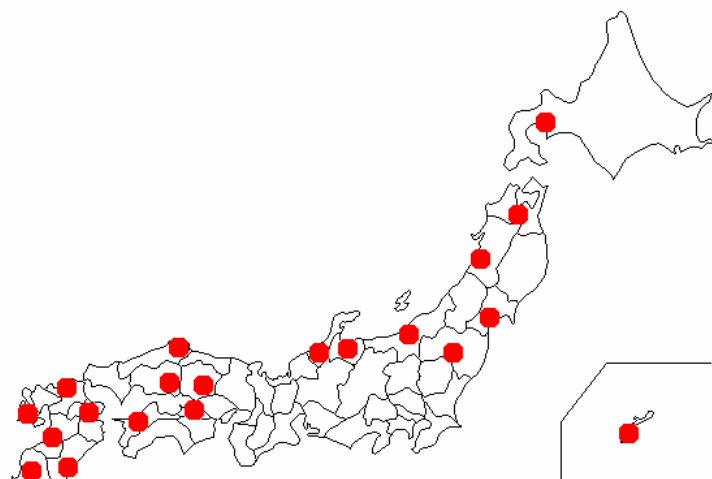
居住地別出国空港構成



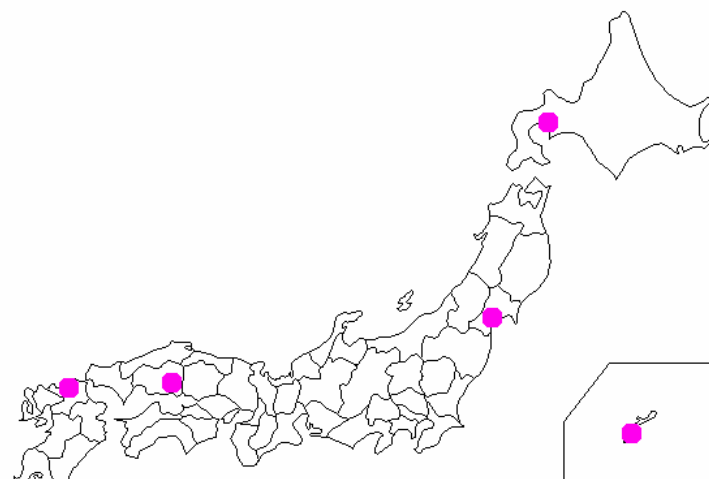
(出典) 国土交通省航空局「平成15年度国際航空旅客動態調査」

3大都市圏以外の空港とソウル、台湾、上海、極東ロシア間の定期旅客便就航状況

地方空港(三大都市圏以外の空港)からの定期航空路線数を多い順番で見た場合、ソウル、上海、グアム、極東ロシア、台湾の順番となり、ほとんどの路線は、相手国の航空会社によって運航されている。地方空港からの出国者数は、全空港からの出国者の約1割である。



ソウル路線



台湾路線



上海路線



極東ロシア路線

u-Japan政策の推進

今後のブロードバンド整備に向けては、国として以下の図で示された事項に取り組むべきと考えられている。

u-Japanの早期実現

フロントランナーに相応しい次世代ブロードバンド

新たな官民体制の枠組みにおける推進

デジタル・ディバイドの解消

① 事業者に対する投資インセンティブの抜本的強化

- ・ 融資・税制措置等の抜本強化

⑤ デバイド地域における需要喚起

- ・ 関係者連携による普及啓発、アプリケーション・コンテンツ開発、想定しうるビジネスモデルの提示等

2008年までに
ブロードバンド・
ゼロ市町村を解消
2010年までに
ブロードバンド・
ゼロ地域を解消

② 地方公共団体に対する支援措置の充実

- ・ 地域の創意工夫・自主的取組等を促進する新たな財政的支援、情報提供

④ 地方公共団体の設置する光ファイバ網の有効活用の促進等

- ・ 民間への開放を前提とした地域公共ネットワークの整備、「開放に関する標準手続(第2版)」の周知徹底

③ 有線・無線の連携による柔軟なネットワーク構築の促進

- ・ FWA+光等による整備の促進、技術の研究開発

超高速インタラクティブ・ブロードバンド(UIBB)の整備

① 事業者に対する投資インセンティブの付与等

- ・ 融資・税制、研究開発

2010年までにUIBBを
90%以上の世帯で
利用可能に

② UIBBに対する需要喚起

- ・ アプリケーション、コンテンツ開発等

公正な競争条件の整備

ブロードバンド市場の競争状況評価、技術開発の進展、ビジネスモデルの変化、ニーズの多様化等を踏まえた適切な競争政策の実施

安全・安心なインフラの整備

災害時等の安定的なサービス提供や、品質・接続性の確保に必要な設備の整備促進、災害等の教訓を踏まえた対策の促進

その他の重要課題への対応

技術開発の推進

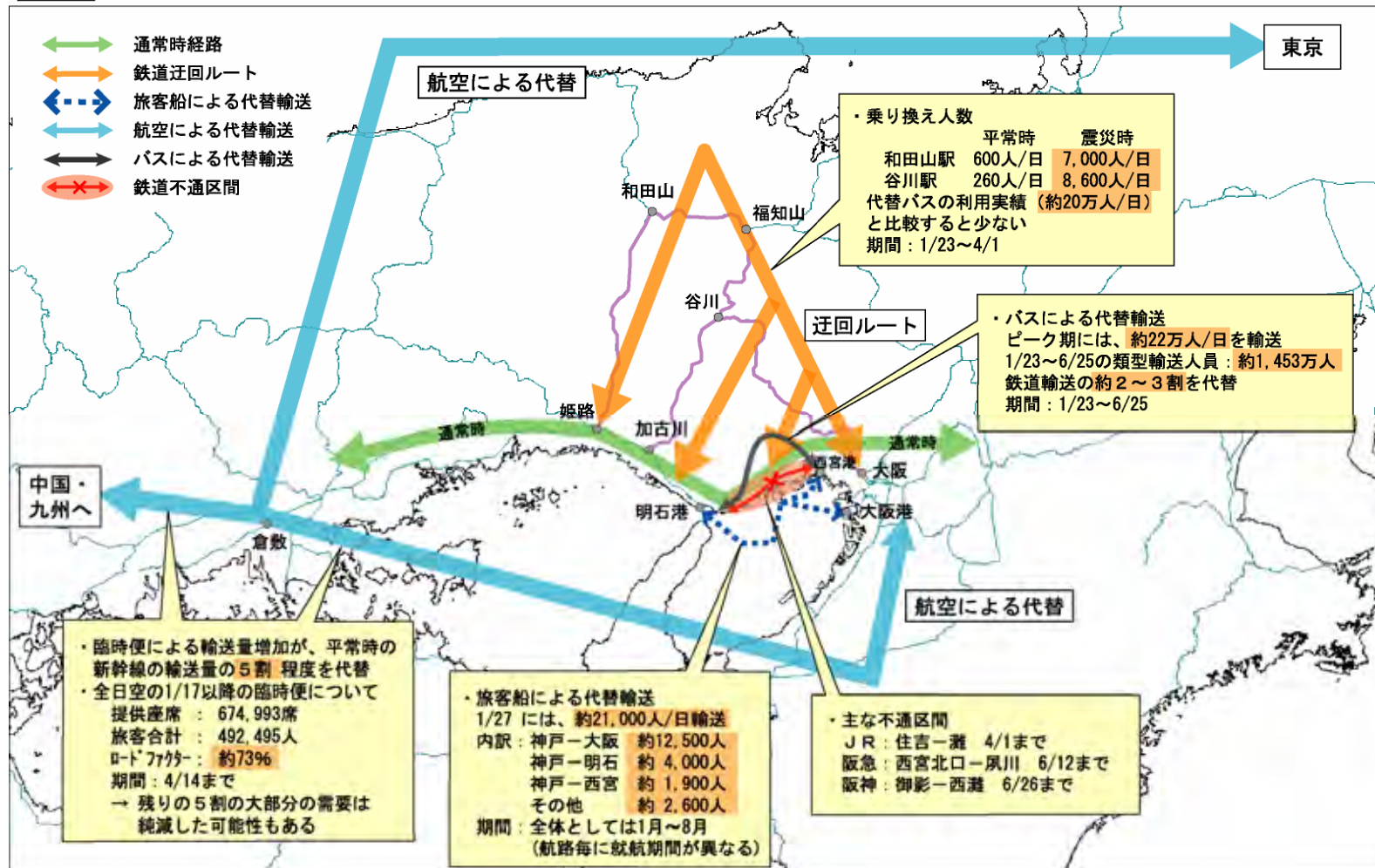
アプリケーション、
コンテンツの
開発促進

超大容量通信に
対応した
バックボーンの強化等

大規模地震時のリダンダンシー確保

< 阪神・淡路大震災時の代替輸送状況 >

旅客 鉄道旅客の代替輸送

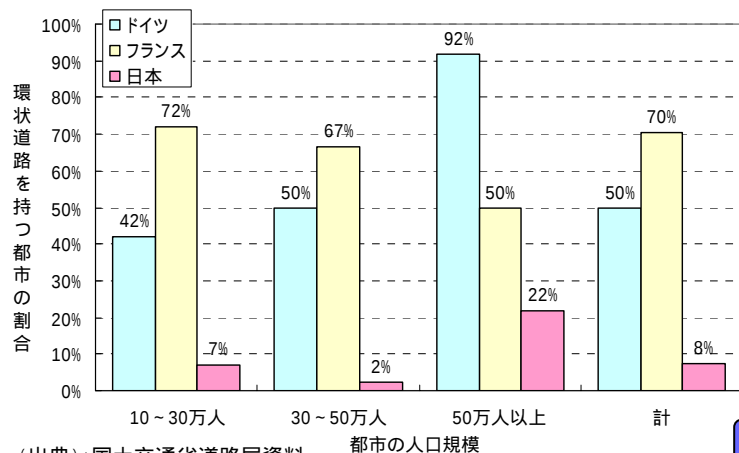


(出典): 国土交通省「新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告」(平成17年5月)

環状道路ネットワークの充実による都市内交通の円滑化

わが国はドイツ、フランスなどの欧州諸国に比べて環状道路の整備が十分ではなく、通過交通の都市内の走行などが都市の機能を阻害している面が大きいいため、環状道路の早期整備が求められる。

<ドイツ・フランス・日本の都市の環状道路の整備状況>



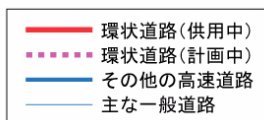
(出典): 国土交通省道路局資料

<東京圏とパリ・ベルリンの環状道路の整備状況>

東京(2005年)

パリ(2005年)

ベルリン(1999年)



東京圏: 延長2005年4月時点(国土交通省資料)

パリ: 延長2005年2月時点(イル・ド・フランス地方道路インフラ計画課)

ベルリン: 延長2004年時点(アウトバーンHP)

(出典): パリ首都圏交通建設部、ドイツ連邦交通省資料をもとに作成

公共交通機関の充実事例

公共交通機関の充実事例

フランスにおけるトラムの導入状況

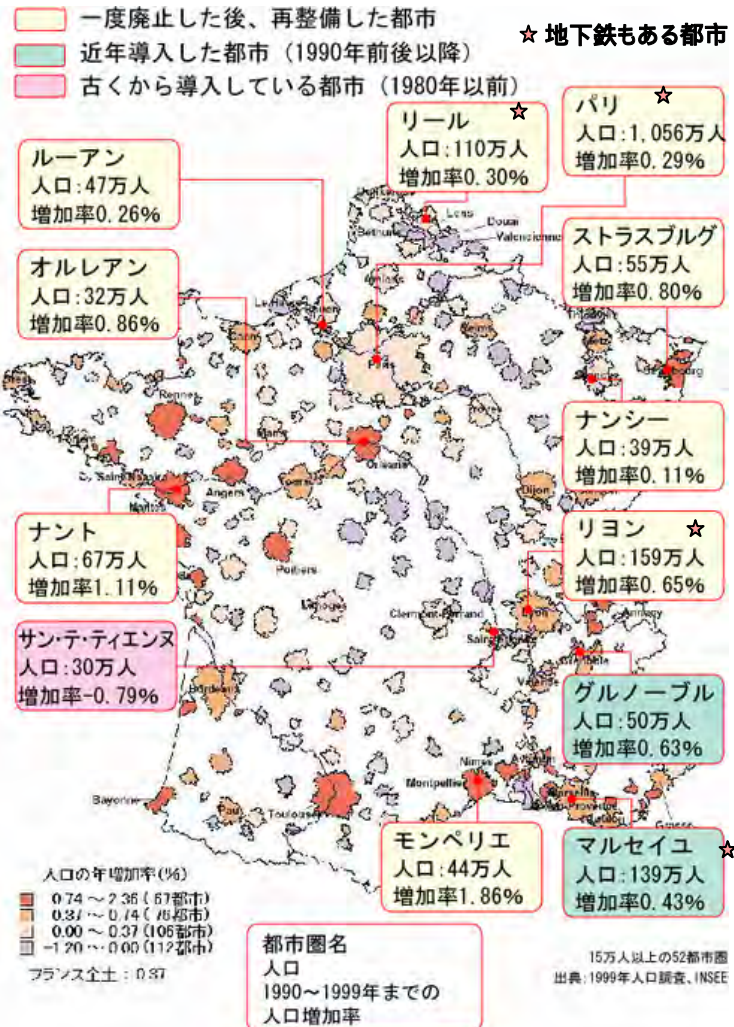
ルーアン



ナント



フランスの15万人以上の都市圏の年平均人口増加率は0.37%。
トラムが整備されている12の都市圏のうち、7都市圏では大幅な人口増加を示している。



パリ



グルノーブル



モンペリエ

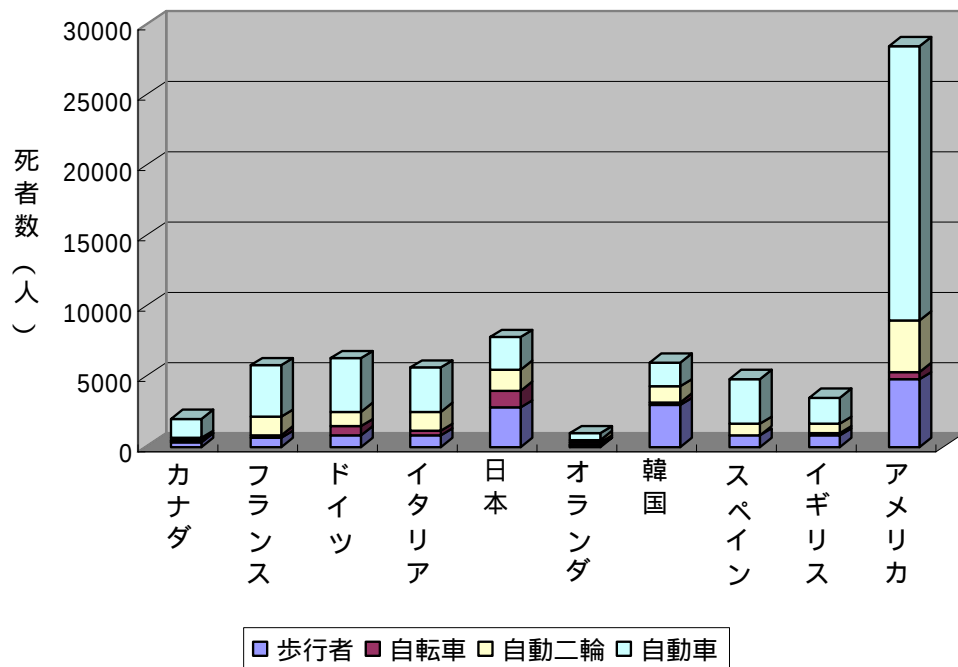


道路空間における自転車や歩行者の安全性確保の必要性

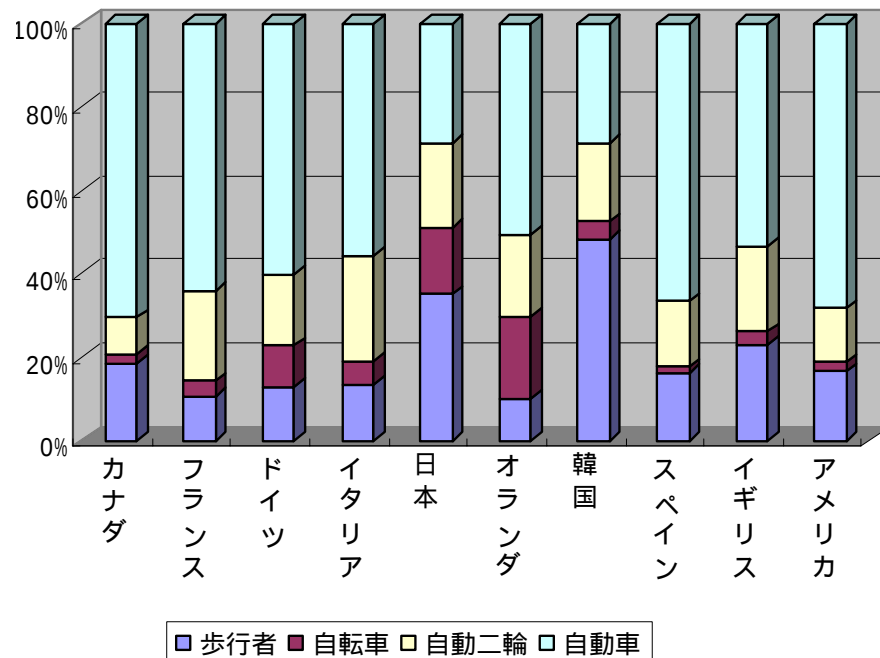
わが国は、諸外国と比較して自転車や歩行者の道路交通死者数に占める割合が大きく、こうした交通弱者が安全に安心して移動できる道路空間の環境づくりが求められる。

< 道路交通死者数の国際比較 (2003年実績) >

(交通モード別の死者数)

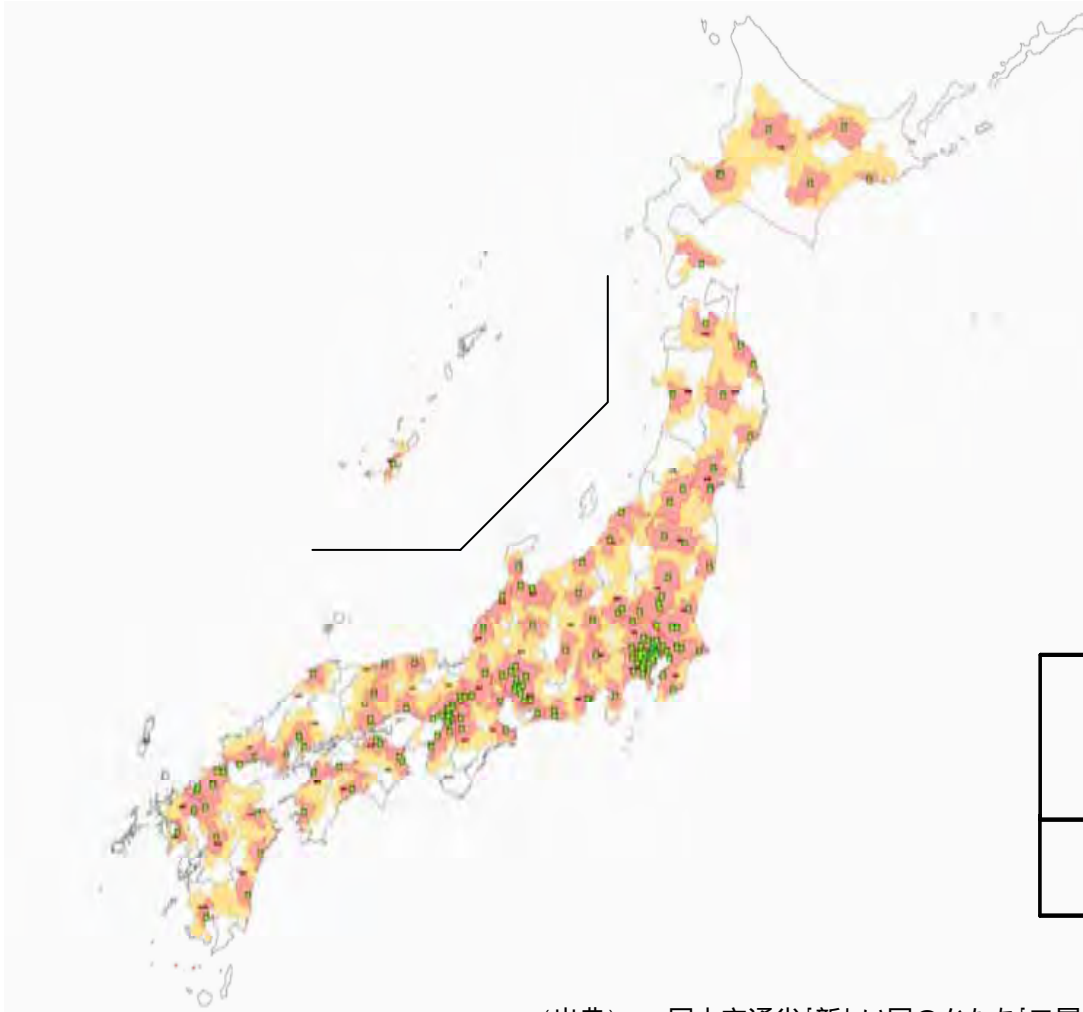


(交通モード別の死者数の割合)

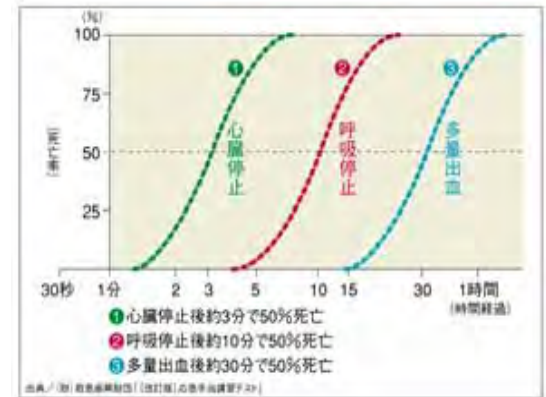


三次救急医療施設へのモビリティ状況

条件不利地域において安心して居住するためには、医療機関との円滑な連携が図れる交通ネットワークを整えることが重要である。



カーラーの救命曲線



搬送時間が30分を越えると死亡率が急増。

	人口カバー率		面積カバー率	
	30分	60分	30分	60分
全国	77%	90%	28%	59%

(出典)：国土交通省「新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告」(平成17年5月)

地域社会の自立に向けた取り組み事例

中山間地域における地域住民のモビリティを確保するために、徳島県上勝町(人口約2,000人)では、行政によるコミュニティバスの運営や、構造改革特区制度を利用した「有償ボランティア輸送サービス」の提供開始といった取り組みがなされている。また、上勝町では、全国で初めての「ゴミ0宣言」により、徹底した分別回収を行うなど、地域社会の自立に向けた取り組みを積極的に行っている。

< 有償ボランティア輸送サービス >



- ・あらかじめ登録されたボランティアドライバーの運転による、町民に対する輸送サービス
- ・平成16年度末現在、会員登録者は402名でドライバーは約15人。
- ・平成16年度の利用実績は、利用回数は1,856回(利用者数は延べ2,281人)で、利用者は高齢者が小中学生が多い。
- ・現状における問題点としては、町民しか利用できないので(親族は利用可)、町外からの観光客などには対応できない、受付窓口が昼間のみであり、夜中に急に使用する場合など対応できない、といったことが挙げられる。

< 町営のコミュニティバスの運営 >



- ・徳島バスの町内路線からの撤退を機に、代替バスとして運行を開始した。現在では、スクールバス、診療所バスと統合して運行されている。
- ・スクールバスについて、かつては町内に小学校は5校、中学校は2校あったが、現在は1校ずつになってしまったため、町内の児童や生徒を送迎するためにスクールバスが登場した。
- ・町営バスは、現在は運転業務(運転手の派遣)や車両管理(清掃など)を民間業者に委託しているが、経営的には完全にペイしないが、町民のモビリティ確保のためには必要である。

< ゴミ0宣言による分別回収の徹底 >



- ・平成14年7月からゴミの34種類分別回収を始めた。各家庭への収集は行わず、各家庭から出るゴミを集積所(回収ステーション)に持ち込む仕組み。集積所は、徳島市内に向かう道路の町の出口にあたる場所。
- ・この取り組みにより、リサイクル率は全国平均15%のところ、上勝町は80%を達成。
- ・上勝町では全国で初めて、2020年までにゴミ排出量を0にする宣言をした。

地域の自立を支える高度情報通信ネットワーク(1)

地域における高度情報通信ネットワークの効用

高度情報通信ネットワークは、過疎地域や離島など条件不利地域の地理的ハンディキャップを克服し、少子・高齢化問題や雇用対策など地域が抱える様々な課題を解決していく有力な手段と考えられる。

(高度情報通信ネットワークの社会的効用の例)

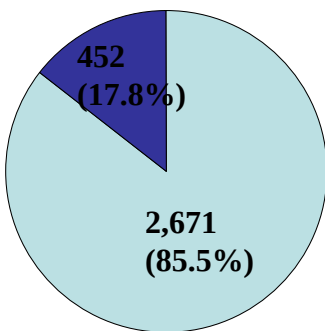
- ・遠隔医療 → 通院回数減、高度医療の効率的な実現、予防医療推進 等
- ・遠隔介護 → 在宅介護の効率化、高齢者就労の促進
- ・遠隔教育 → 僻地における教育水準向上、図書館の共同利用化 等
- ・電子市役所 → 移動コスト・時間コストの低減 等
- ・産業支援 → 地場産業活性化、テレワーク 等
- ・家庭 → オンラインショッピング、都市部並みの情報アクセス 等

「医療、福祉、教育、地域公共サービス、家庭の5分野における経済効果」
(2010年)

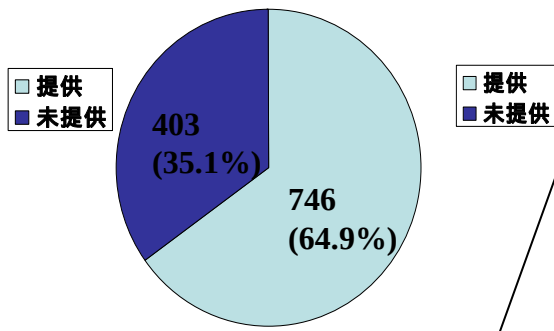
地方部において、50～54万円/世帯・年という試算あり。

ADSLサービス、FTTHサービスの普及状況(全国、過疎地域限定)

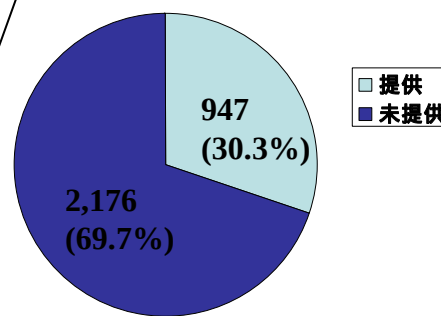
ADSL提供市町村



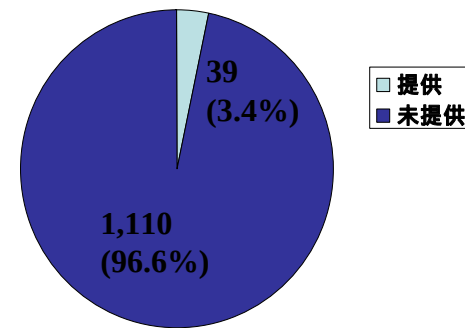
ADSL提供市町村(過疎地域)



FTTH提供市町村



FTTH提供市町村(過疎地域)



(2004年9月末)

その地域の一部で提供がある市町村数→提供されていない地域が更に多く存在すると推測

地域の自立を支える高度情報通信ネットワーク(2)

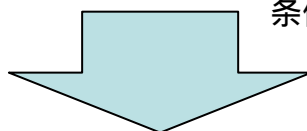
高度情報通信ネットワークの整備の見通し

(通信事業者の整備方針)

- ・電話・公衆電話は、ユニバーサルサービスとされ、事業者は全国どの地域であっても、同じ条件で提供することが法律で義務付けられている。
- ・その他の通信サービス(ブロードバンドサービス他)は、ユニバーサルサービスでないため、収益性を前提とした事業展開がなされることとなる。

(採算ベースでの整備見通し)

- | | |
|-------------------------|-------------------|
| ○ 政令市・県庁所在地(約1,750万世帯) | 2003年度までに概ね整備 |
| ○ 上記以外の市(約2,240万世帯) | 2005年度までに概ね整備 |
| ○ 町村(条件不利地域以外)(約350万世帯) | (今後の採算性による) |
| ○ 条件不利地域(約530万世帯) | 将来整備される見通しがほとんどない |

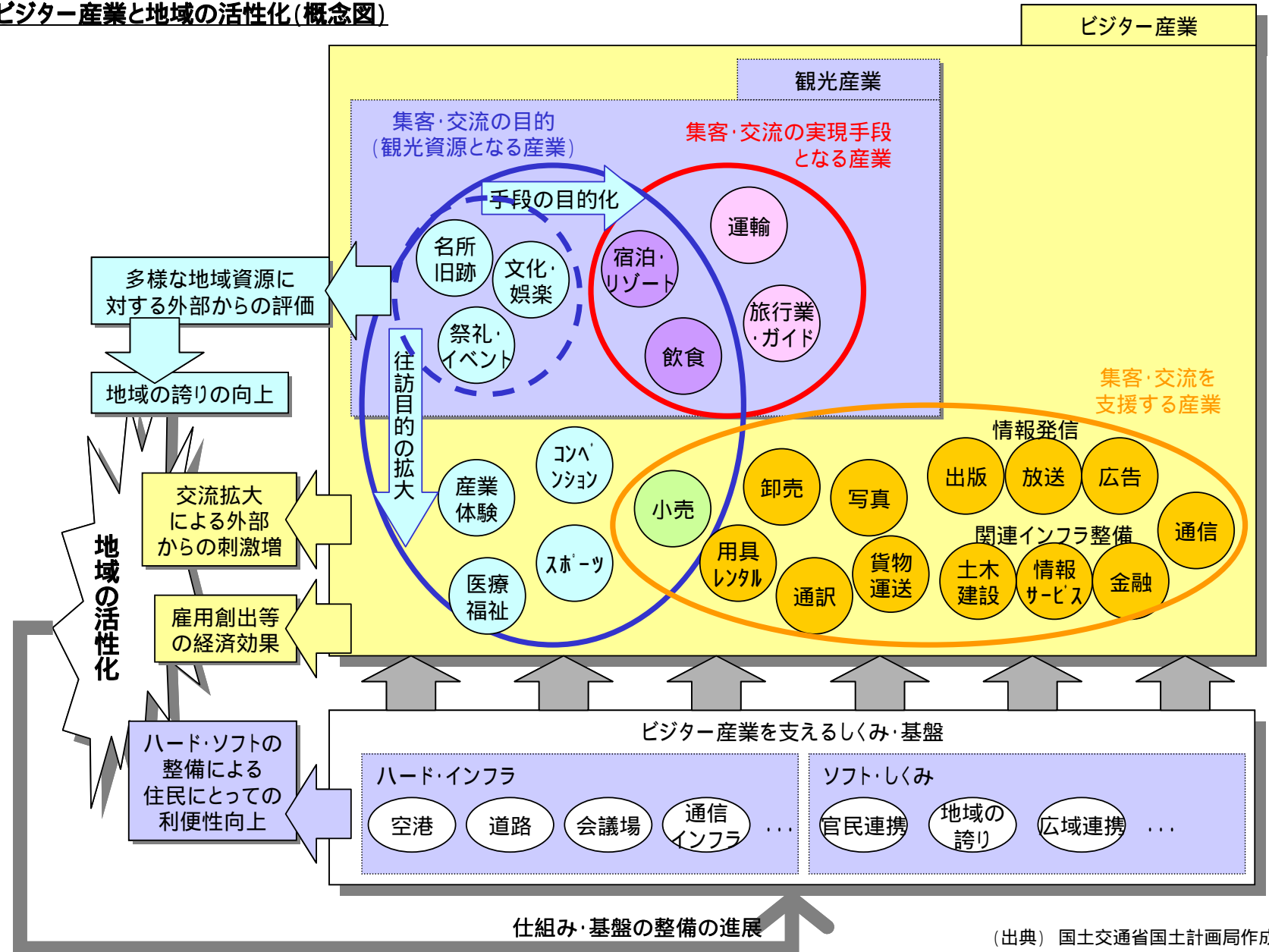


条件不利地域:「過疎地」、「辺地」、「半島」、「離島」、「山村」、「特定農山村」のいずれかに指定された地域を含む町村

高度情報通信ネットワークの整備は民間主導原則。
条件不利地域については、民間主導原則を補完するものとして、
国・地方公共団体による政策的対応が必要

ビジター産業の概念

ビジター産業と地域の活性化(概念図)



国土の質的転換を目指した国土基盤の整備に関する更なる論点(案)(説明参考資料)

1. 目指すべき新たな国土基盤の姿に関する論点

- ・土地利用計画と連携した地域内交通体系の構築による都市のコンパクト化・・・・・・・・・・ 2

2. 国土の質的転換のための主要なアクションプラン

既存ストックのアセットマネジメントと戦略的活用、自然、景観の保全・回復

- ・サービスギャップモデルの考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

ハードとソフトの組み合わせによる防災・減災機能の向上

- ・洪水ハザードマップの整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- ・土砂災害防止法によるソフト対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- ・港湾・沿岸域における総合的な津波対策の強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
- ・都市防災対策及び密集市街地整備について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

循環型社会の構築と経済のグリーン化を先導する静脈インフラ

地域ブロックと東アジアの交流・連携

- ・わが国国際ゲートウェイの相対的な地位向上によるわが国経済の活性化・・・・・・・・ 8
- ・東アジアの台頭に対応した物流ネットワーク・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

地域ブロック相互の交流・連携

生活圏域の都市的サービス

- ・複数の公共交通運営主体による統合的な公共交通サービスの事例・・・・・・・・・・ 10
- ・自転車などグリーンモード向け施設整備などによる高齢者など

交通弱者が安心して移動できる環境づくり・・・・・・・・・・ 11

- ・ユニバーサルデザインを考慮した施設整備（自律的移動支援プロジェクト）・・・・・・・・ 12

地域社会の人とコミュニティを支えるモビリティ

- ・条件不利地域の交流・連携を支えるモビリティ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
- ・地方部における新たな交通システム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
- ・デジタル・ディバイドの現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

東アジアとの交流・連携効果を梃子とした地域の自立・活性化

- ・東アジアの経済発展等の効果を地方各都市すみずみへ普及・・・・・・・・・・ 16
- ・海外からの観光客との交流を通じた地域コミュニティの国際化とビジター産業の育成・・・・・・・・ 17

土地利用計画と連携した地域内交通体系の構築による都市のコンパクト化

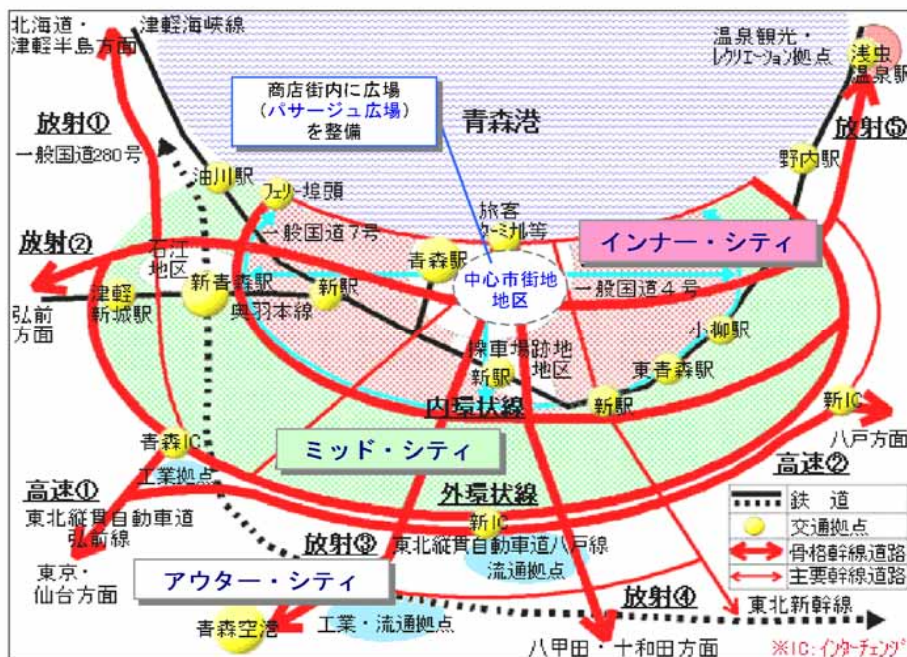
< 青森市のコンパクトシティ構想 >

『コンパクトシティ』を都市づくりの基本理念とした (H11 都市計画マスタープラン)

まちづくりの力を内側に向け既成市街地の質的充実を図る。

市街地内を3層構造に区分

区分	役割	住環境整備の考え方
インナー・シティ	重点的整備	居住人口の回復を促進
ミッド・シティ	開発抑制に立った計画的整備	住宅地の計画的な開発 市街化拡大を抑制
アウター・シティ		既存集落の住環境向上



○戦後の人口増加と急速な経済成長により都市部で進んだ住宅や都市機能の外延化を防ぎ、都市の縁辺部などでの土地利用が虫食い状に縮小することのないよう、秩序立った土地利用のコンパクト化を図る必要があるが、その際には地域内交通施策との連携が欠かせない。

○ コンパクトシティに向けた具体策 [中心市街地地区への取り組み]

□ 中心市街地の魅力づくり

- 駅前再開発
- 複合ビル（シニア対応マンション、福祉施設、市場が同居）
- 融雪歩道ネットワーク整備
→ 約 860 戸のマンションがまちなかに供給予定（平成 14～19 年）
（平成 17 年 2 月現在で 510 戸が完成済み）

□ 中心市街地における商店街内に広場（パサージュ広場）を整備し、仮設店舗を設置

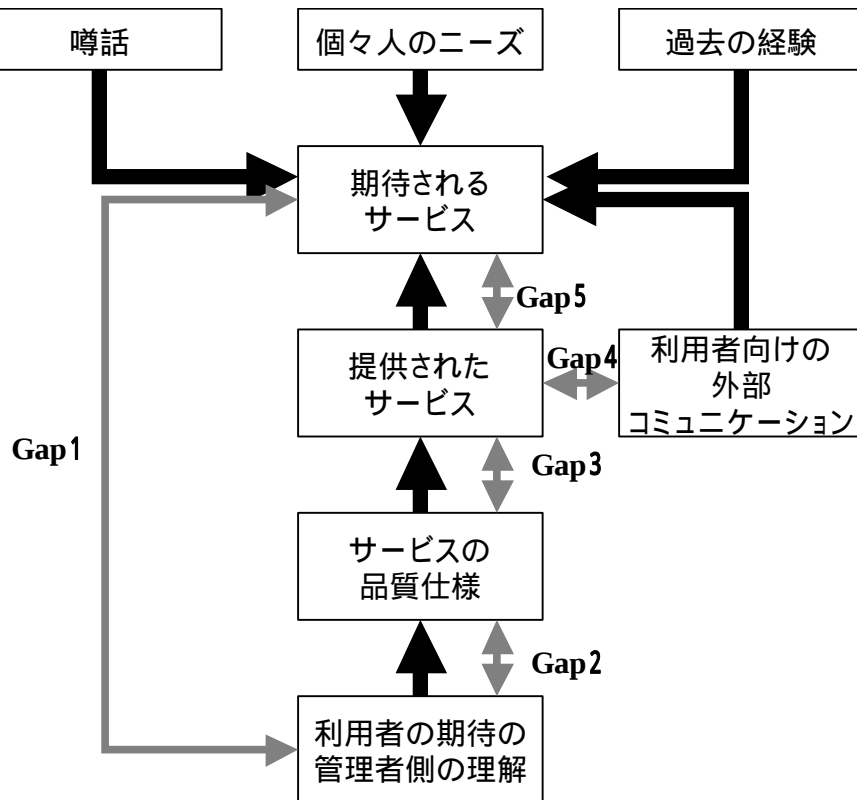
- 起業意欲のある人達に、低い開業資金で一定期間商売を実践できる環境を提供
- 併せて経営指導等も行い、将来的に中心市街地での開業を目指す事業者を育成（商業ベンチャー支援事業）
- 青森市は、事業者有志が設立した会社に同事業を委託。
→ 2000 年 10 月事業開始。パサージュ広場での出店期間を終えた 11 店舗中 3 店舗が、中心市街地にあるファッションビル内での開業を実現。

サービスギャップモデルの考え方

ニュージーランドでは、公共サービス水準を設定する際のひとつの手法として、サービスギャップ分析が実施されている。利用者は、期待するサービス水準と実際に受けているサービス水準とを比較してサービスの質を評価する。利用者のサービスへの期待と、サービス提供者側の認識を把握することにより、公共サービスやインフラ施設に対する利用者の満足度や不満を把握することが可能となる。

<サービスギャップモデル>

<ギャップ分析の内容>



GAP	GAPの内容	GAP調査内容	GAP発生の原因
GAP 1	提供者の利用者ニーズ認知に問題がある	・利用者は何を望んでいるか[利用者]	・ニーズサーベイ手法が弱い
GAP 2	ニーズをサービス水準に落とすときに問題があるのか	・提供者は利用者か何を望んでいるか[提供者]	・顧客・利用者とのコミュニケーションが行なわれていない 等
GAP 3	サービス水準どおりにサービスが提供されていない	・提供者が設定しているサービス水準と提供者が理解している利用者ニーズに差はないか[提供者]	・組織内の連携が悪い
GAP 4	提供者が思っているとおり社外に伝わっていない	・あるとしたらどのような差か[提供者]	・ニーズをサービスに落とす手法が適切ではない 等
GAP 5	利用者が適切に認識してくれていない	・定められたサービス水準と、実際に提供されているサービス水準に差はないか[提供者]	・製造手法の問題

洪水ハザードマップの整備

浸水想定区域の指定対象を中小河川まで拡大し、浸水想定区域図や洪水ハザードマップ等によるソフト対策を充実。普段からの情報提供により、早めの対策、早めの避難が確保できる。

都道府県(河川管理者)

市町村(地域防災担当者)

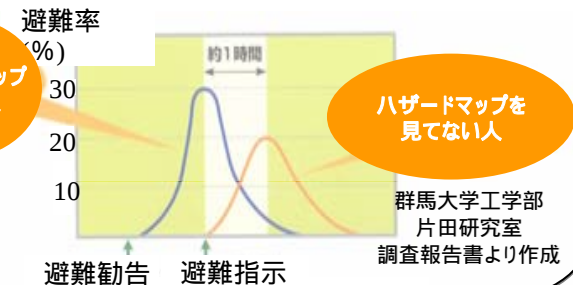
浸水想定区域図の作成

- ・地形データ取得
- ・氾濫シミュレーション実施

洪水時の迅速な避難活動に有効な 洪水ハザードマップの作成・公表

- 作成済の自治体は3割どまり(平成16年度末)
- ・各世帯配布、学校教育での普及 等

H10.8 阿武隈水害時の避難率



浸水想定区域図【北上川上流】



(出典):国土交通省河川局資料

花巻市 洪水ハザードマップ

情報提供

区域水深

緊急連絡先

行政機関の連絡先

	名称	所在地	TEL
1	花巻市役所	花城 〇-〇〇	〇〇〇
2	花巻警察署		
3			

医療施設の連絡先

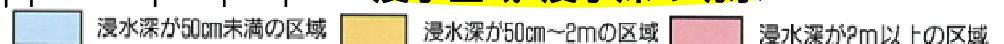
	名称	所在地	TEL
1	県立花巻厚生病院	御田屋町 〇-〇〇〇	〇〇〇
2	総合花巻病院	花城町 〇-〇〇〇	
3			

避難時の心得

情報伝達経路

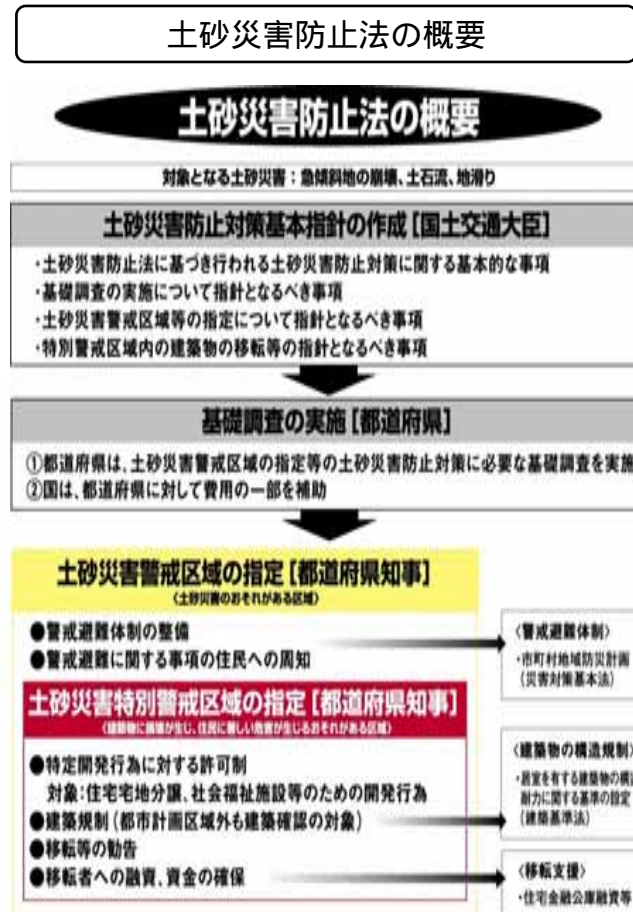


浸水区域・浸水深の明示



土砂災害防止法によるソフト対策

○土砂災害から国民の生命を守るため、土砂災害のおそれのある区域についての警戒避難体制の整備、警戒避難に関する事項の住民への周知、特定開発行為の制限、建築物の構造の規制、既存住宅の移転等の勧告等のソフト対策を推進しようとするもの。



警戒避難体制の整備

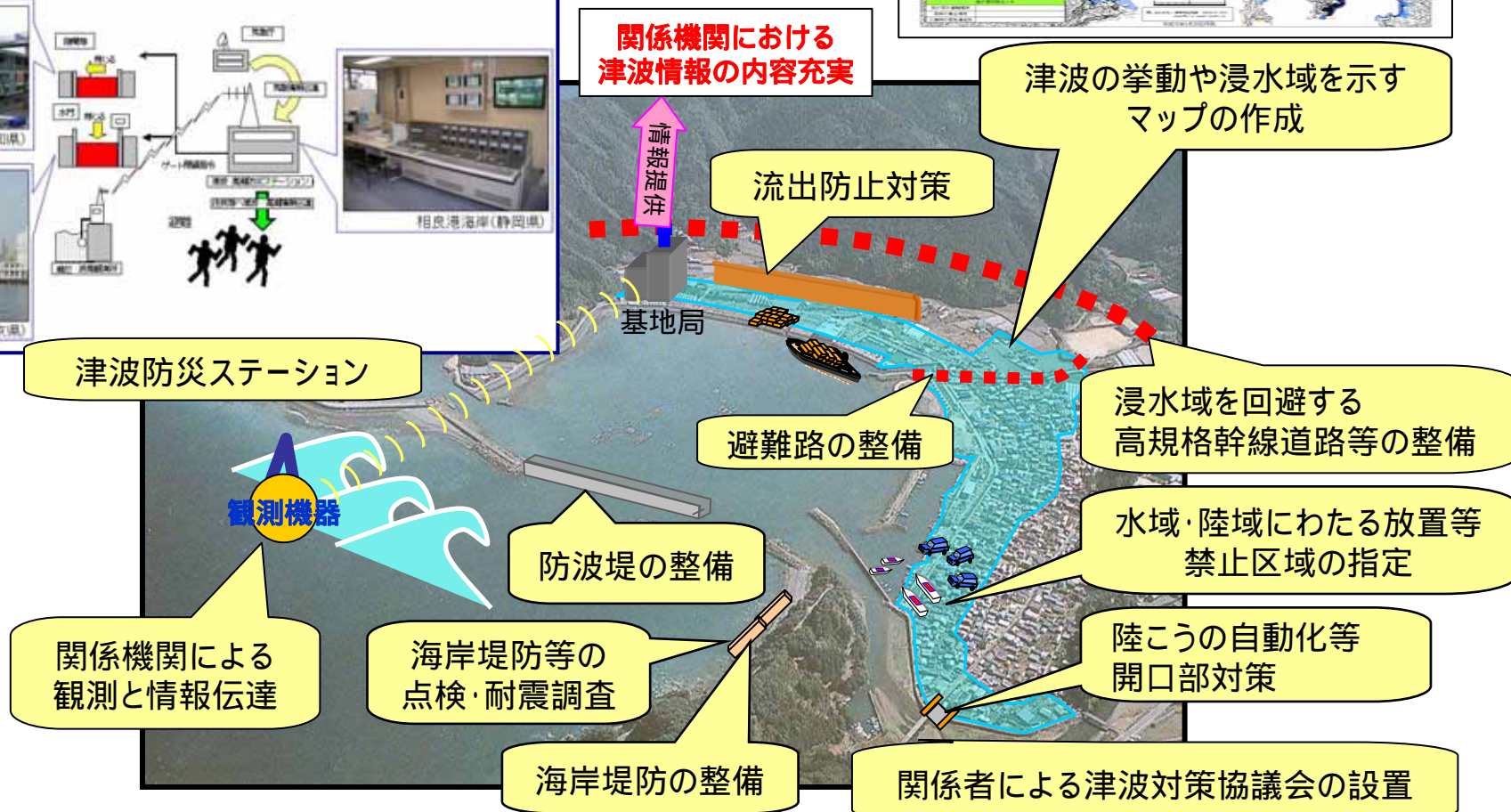
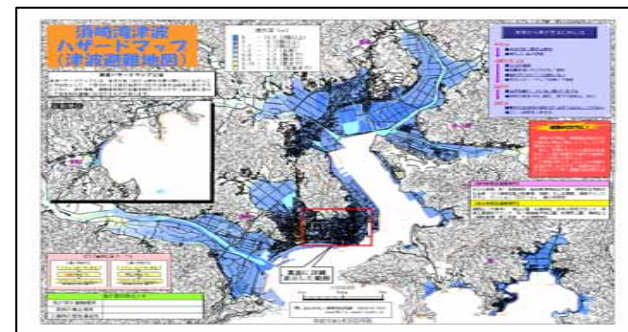
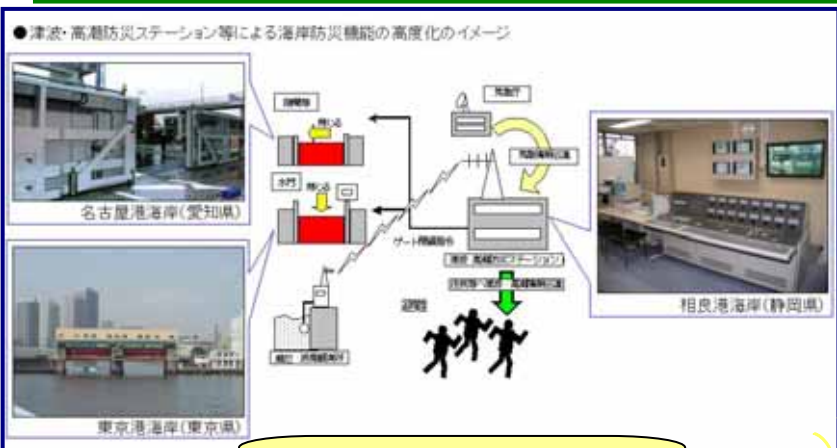


土砂災害警戒区域等の指定イメージ
(高さ5m以上の急傾斜地を対象)

特定開発行為の許可に係る
土砂災害防止のための対策
工事の例

沿岸域における総合的な津波対策の強化

- 津波の挙動や浸水域を示すマップの作成
- 関係機関による観測と情報伝達
- 避難路の整備、誘導表示板の設置等の避難対策の強化
- 津波防護効果も考慮した防波堤の整備
- 貨物や船舶等の流出防止対策の推進
- 「道の駅」の防災拠点化

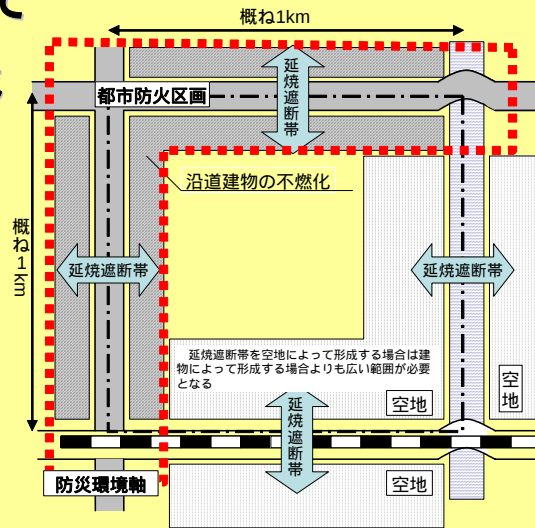


都市防災対策及び密集市街地整備について

都市防災対策について

□都市防火区画の形成

都市計画道路、河川、鉄道、不燃建築物群、公園緑地等による「延焼遮断帯」を配置して、延焼拡大を防ぐブロックである「都市防火区画」を形成することが必要である。特に**避難路機能と延焼遮断機能を併せ持つ防災環境軸を重点的に整備すること**としている。



街路整備と沿道不燃化による延焼遮断帯の形成
(東京都荒川区)

防災広場の整備

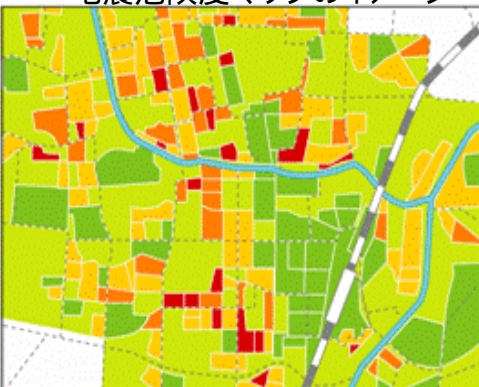


密集市街地整備の考え方

○地震危険度マップ等の作成の推進

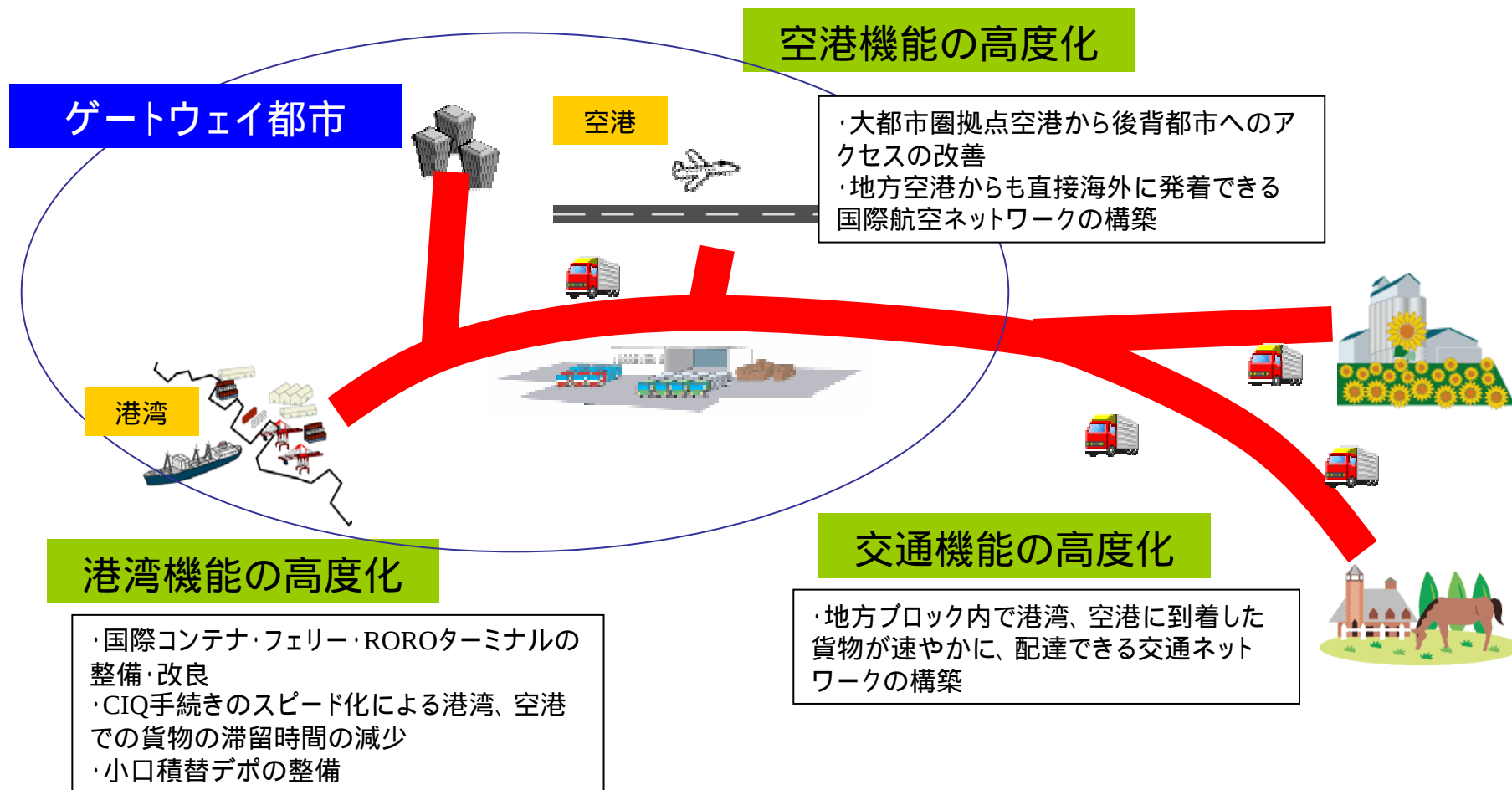
地震時の建物倒壊の危険性、避難困難性、延焼危険性等の市街地の危険性を示すマップ作成の推進。

地震危険度マップのイメージ



わが国国際ゲートウェイの相対的な地位向上によるわが国経済の活性化

わが国の経済が活性化するためには、各地域ブロックの経済が活性化されることが必要。国土基盤として、ブロックのゲートウェイ空港、港湾へのアクセスの強化、地域ブロック内の農山漁村のすみずみまで東アジアとの連携効果が直接届くような交通・情報通信網の充実等を通じて、地域の国際的な競争力・魅力を向上。



東アジアの台頭に対応した物流ネットワーク

今後、FTAの進展など東アジア経済圏の形成に向けて、東アジア諸国相互の交流が一層活発化すると予想されている。こうした中で、東アジアにおいても日本国内同様のモビリティを確保して一体的な経済活動を行っていくことが持続的発展に必要と考えられる。そのため、航空や海運の国際ネットワークの充実や国内交通との円滑な接続、物流情報基盤の整備等を通じ、東アジアにおけるシームレスな複合一貫輸送体系を確立する。

○ 東アジアを重視した対応

東アジア地域との国際分業を支えるSCM(サプライ・チェーン・マネジメント)形成のためのシームレス輸送プラットフォームを整備。

○ 特長

対欧米と比べて

- ・近距離、少量輸送
- ・高頻度、フレキシブルな対応
- ・RORO船や小型コンテナ船の活用

注)

SCM: 電子化の推進や商慣行の見直し、取引単位の標準化等により商品をスピーディーに適正価格で提供する仕組み

RORO船: トラック等の車両が貨物を積んだまま走行して上下船し輸送できる船舶

東アジアスタンダードの導入

例えば

- ・人・貨物車等の自由移動
- ・アジアブロードバンド構想
- ・アジアハイウェイのITS導入 等

東アジアにおける物流ネットワーク(イメージ)



東アジア複合一貫輸送網

高速フェリー、RORO船と鉄道、高速道路等の既存ストックの有効活用

- ・出入国手続きの簡略化
- ・シャーシのダブルライセンス化
- ・鉄道・道路と海運の結節機能強化

(凡例)

— フェリー、RORO船航路

--- 将来

— アジアハイウェイ

↔ 鉄道、道路輸送等による国内基幹輸送ネットワーク

→ 東アジア内航空輸送ネットワーク

東アジアコンテナ航路網

既存ストックを活用して、東アジア各都市に向けて、全国各地域から直接コンテナを輸送(濃い青で示した圏域)

基幹的航路ネットワークの維持

わが国港湾のゲートウェイ機能の強化

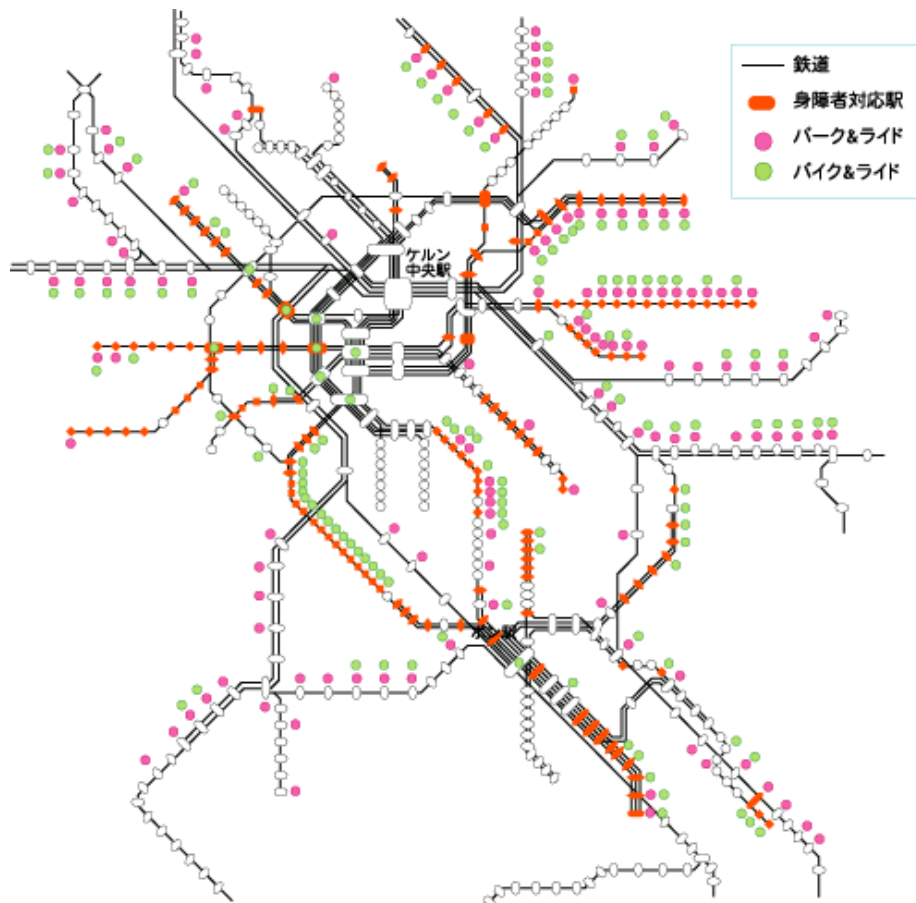
- ・スーパー中枢港湾の育成
- ・内航海運輸送の強化

(凡例) → 港湾から欧米への物流

(出典): 国土交通省国土計画局作成

複数の公共交通運営主体による統合的な公共交通サービスの事例

ケルン都市圏(ドイツ)では、鉄道、バスなど複数の公共交通運営主体により公共交通連盟が組織され、統合的な公共交通サービスが提供されている。同交通連盟はパーク＆ライド等の施策を行い公共交通の利用を促進している。例えばケルン市と人口が同規模の仙台都市圏と比べると、自動車の利用割合が低く、公共交通が高くなっている。



公共交通連盟の主な取り組み

- ◆パーク＆ライド駐車場、バイク＆ライド駐輪場の整備
- ◆共通切符や割引切符などの開発
- ◆バリアフリー化(段差の解消、停留所のスロープ化)
- ◆公共交通機関利用ガイドの発行

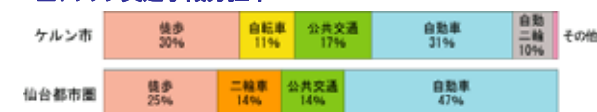
●パーク＆ライド

- ◆整備箇所:125の停留所
- ◆総収容台数:15,000台
- ◆料金:公共交通切符所有者は通常無料
- ◆監視員の目の届く範囲は女性専用



ホームに直結したパーク＆ライド駐車場

●全トリップ交通手段分担率



仙台都市圏の二輪車には自転車、自動二輪を含む。

出典

ケルン市:ケルン市パーソンとリップ調査(1992年)

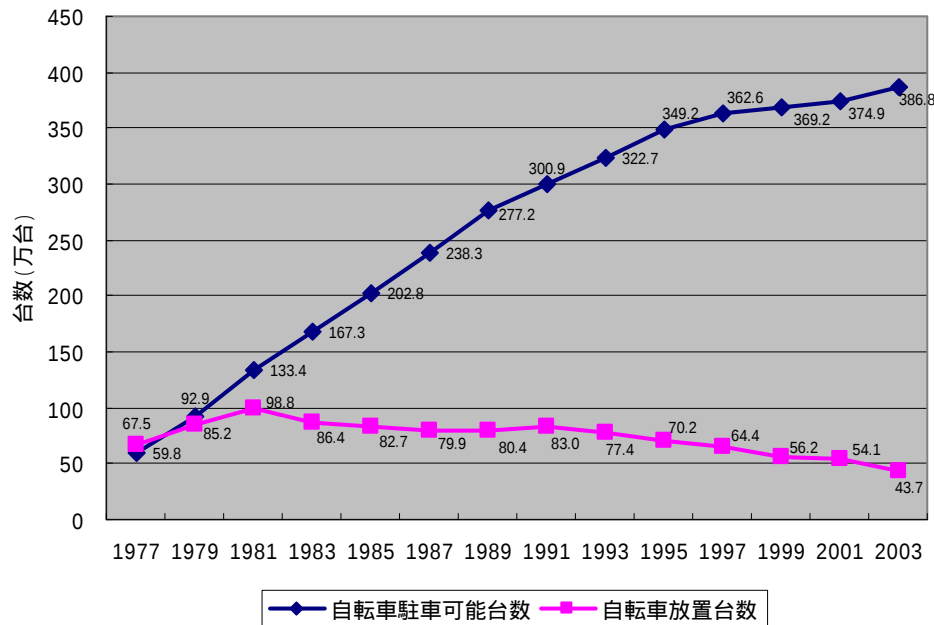
仙台都市圏:仙台市都市圏第3回パーソントリップ調査(1992年)

注)
公共交通連盟とは、複数の公共交通運営主体が統合的なサービスを実現するために、共同で設置する組織。運行時刻や運賃体系の調整を行なっている。

自転車などグリーンモード向け施設整備などによる高齢者など交通弱者が安心して移動できる環境づくり

自転車利用環境は、駐輪場や自転車専用道の整備などにより着実に向上しているが、現状における都市空間の配分状況は、概して乗用車向けに偏った状態であり、車道や歩道における自転車の位置づけが明確ではないなど、多くの改善の余地が残されている。限られた都市空間を公共交通機関に加えて自転車・歩行者向けに再配分することにより、高齢者など交通弱者のモビリティを確保し、安心して移動できる環境を創出していく必要がある。

< 駅周辺等における放置自転車台数と駐輪場容量の推移 >



(注1) 対象地域は、各都道府県の市、東京都特別区及び三大都市圏内(東京駅から半径50km、名古屋駅から半径40km、大阪駅から半径50km、それぞれの圏内)の町村。計809市区町村。

(注2) 駅周辺とは、最寄り駅から概ね500m以内の地域。放置自転車とは、自転車駐輪場以外の場所に置かれている自転車であって、当該自転車の利用者が当該自転車を離れて直ちに移動することができない状態にあるもの。

(出典) 内閣府「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」をもとに作成

< オランダにおける自転車専用道の事例 >



ユニバーサルデザインを考慮した施設整備（自律的移動支援プロジェクト）

ユニバーサルデザインのまちづくりに向け、誰もが安心して快適に移動できる環境をつくりあげる。
ユビキタスネットワーク技術を活用し、「いつでも、どこでも、だれでも」が移動時に必要な情報を利用できるシステムを構築。
関係省庁との連携のもと、民間活力を最大限活用。
産・学・官・市民が共同して参画できるシステムの技術仕様等を策定し、各地への展開を図る。

社会のニーズ

安心して移動できる 環境整備

- ◇高齢者、障害者等の社会参画機会の確保
- ◇観光客の受入環境の整備

技術のシーズ

ITの急速な進展

- ◇ICタグ等の情報発信機器の小型化、低価格化、高機能化
- ◇携帯電話の普及、ブロードバンド環境の整備

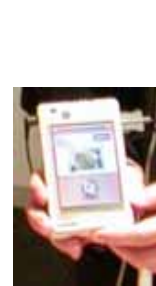
場所が話しかける新しいサービスを実現
ユビキタスネットワーク技術の活用による
ハードソフトの一体化

身体的状況に応じて移動経路、交通手段、目的地等の情報を必要な形でリアルタイムに提供

点字誘導ブロックにICタグを埋込



目的地の正確な位置を音声や振動で案内



すべての情報を
1つの携帯端末で入手



ピクトグラムなどにICタグを貼付
0.4mmの極小のICチップ
写真/凸版印刷



交通手段や場所の情報を多言語で提供

産・学・官・市民との連携のもとオープンな環境でつくりあげる

民間企業

学識経験者

民間企業約60社のサポート

委員会委員として参画

自律的移動支援プロジェクト推進委員会(H16.3

関係省庁

市民

都市再生本部、警察庁、総務省、厚労省、経産省との連携

ボランティア、NPO等の協力

オープンなシステムでつくりあげる

実証実験を積み重ね技術を研鑽

汎用性・拡張性のあるシステム

民間等サービス創出

国際標準(Global Standard)をめざす

わが国の最先端技術を世界に発信

～ H17年度

実証実験を通じたシステムの確立

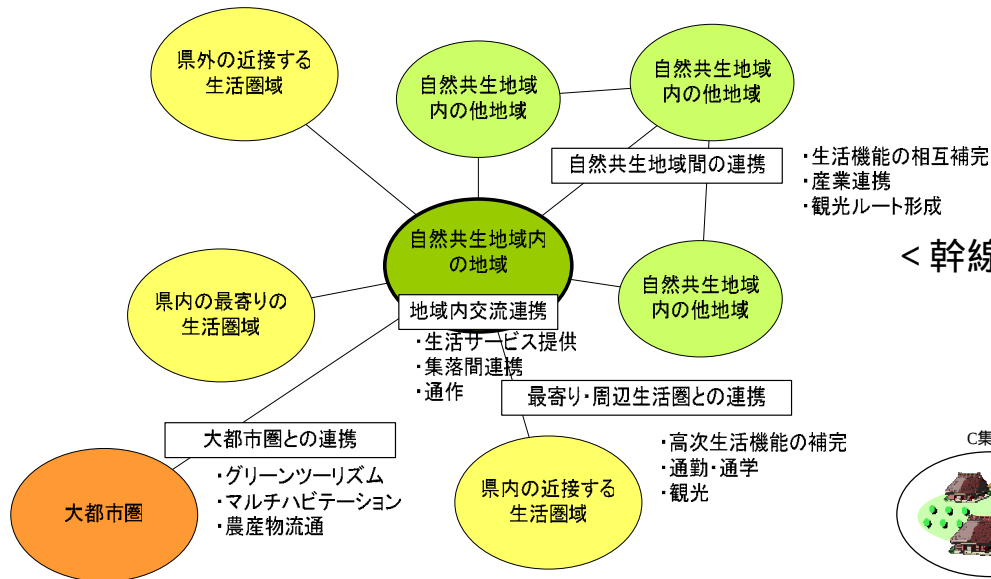
H18年度以降

逐次 全国各地へ展開

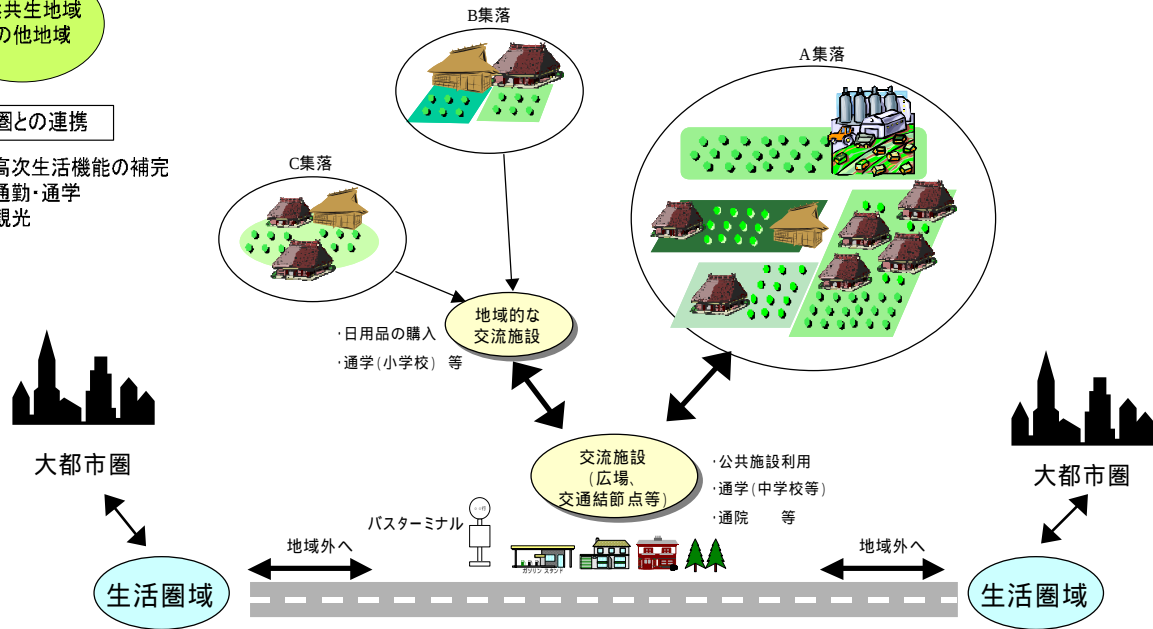
条件不利地域の交流・連携を支えるモビリティ

条件不利地域は、それぞれの地域の実情を勘案しその特性を最大限に活かすために、モビリティについてプライオリティーを考える必要がある。日常の地域内交通を支える公共交通の維持が困難な地域については、地域の人々や周辺地域の人々の連携などによる多様な主体による低コストでフレキシブルな移動サービスやデリバリーサービスを容易にする仕組みを考えていくことが重要である。

< 自然共生地域の階層的な交通ネットワークのイメージ >



< 幹線等に接続する地域の中心施設のイメージ >



地方部における新たな交通システム

大都市などの一部の都市地域を除き、地方部の公共交通機関は採算性の問題から縮減される現状にある。しかし、自動車利用が困難な住民も使えるような多様な交通手段を確保していくため、地域の特性に応じて地域全体を視野に入れた公共交通機関の充実を図っていく必要がある。公共交通機関の充実、拠点性のある都市における中心市街地の活性化にとっても重要であるため、モール化や都心再開発などまちづくりとあわせた総合的に整備する。

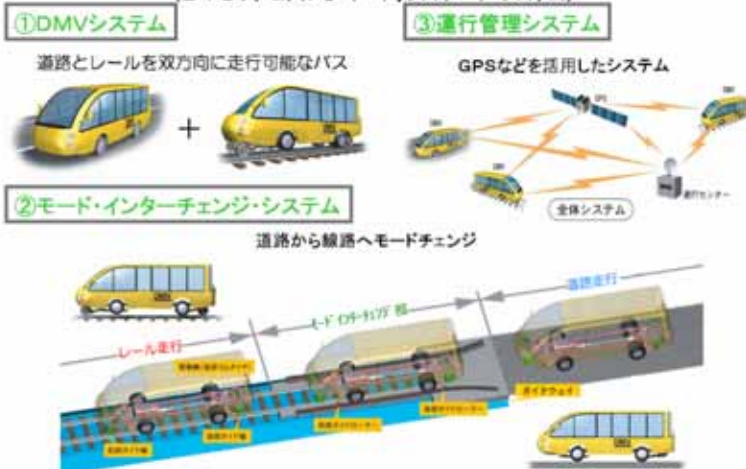
デュアル・モード・ビークル (DMV) システム ～ J R 北海道の鉄道とバス併用機材 ～



- 経緯
 - 2002年 JR北海道により研究着手
 - 2004年 試作車完成、各種試験開始
- 期待する効果
 - (1) 利便性の向上
 - バスと鉄道の乗り換えなしの移動
 - バスと鉄道のアクセス融合
 - 観光バスと鉄道の融合 (鉄道 観光地)
 - (2) コストの低減ほか
 - 車両の軽量化およびGPS等の活用による地上設備(レール等)のコスト低減
 - 燃料消費量の低減や廉価な車両検収費
 - 省エネ(環境負荷の低減)

全体システム

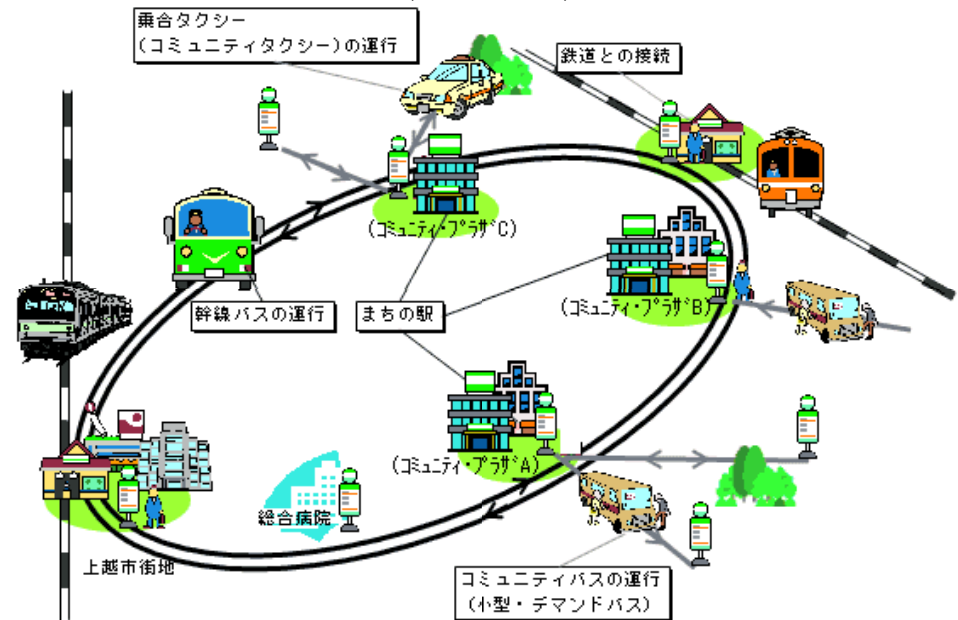
(DTS:デュアルモード・トランスポート・システム)



(出典): JR北海道資料などをもとに、国土交通省国土計画局作成

相乗り等のデマンド型の新たな公共サービスの事例

<コミュニティ・プラザを中心としたバス路線の再構築>
(新潟県上越市)



実施主体: 上越市 (運行欠損分を市が負担) 開始時期: 2002年 (実証実験)

運行頻度: 日中 デマンド4便/日。朝夕 通常 3便/日

利用方法: 各コミュニティ・プラザで異なる

・幹線・路線バスを補完するシステム

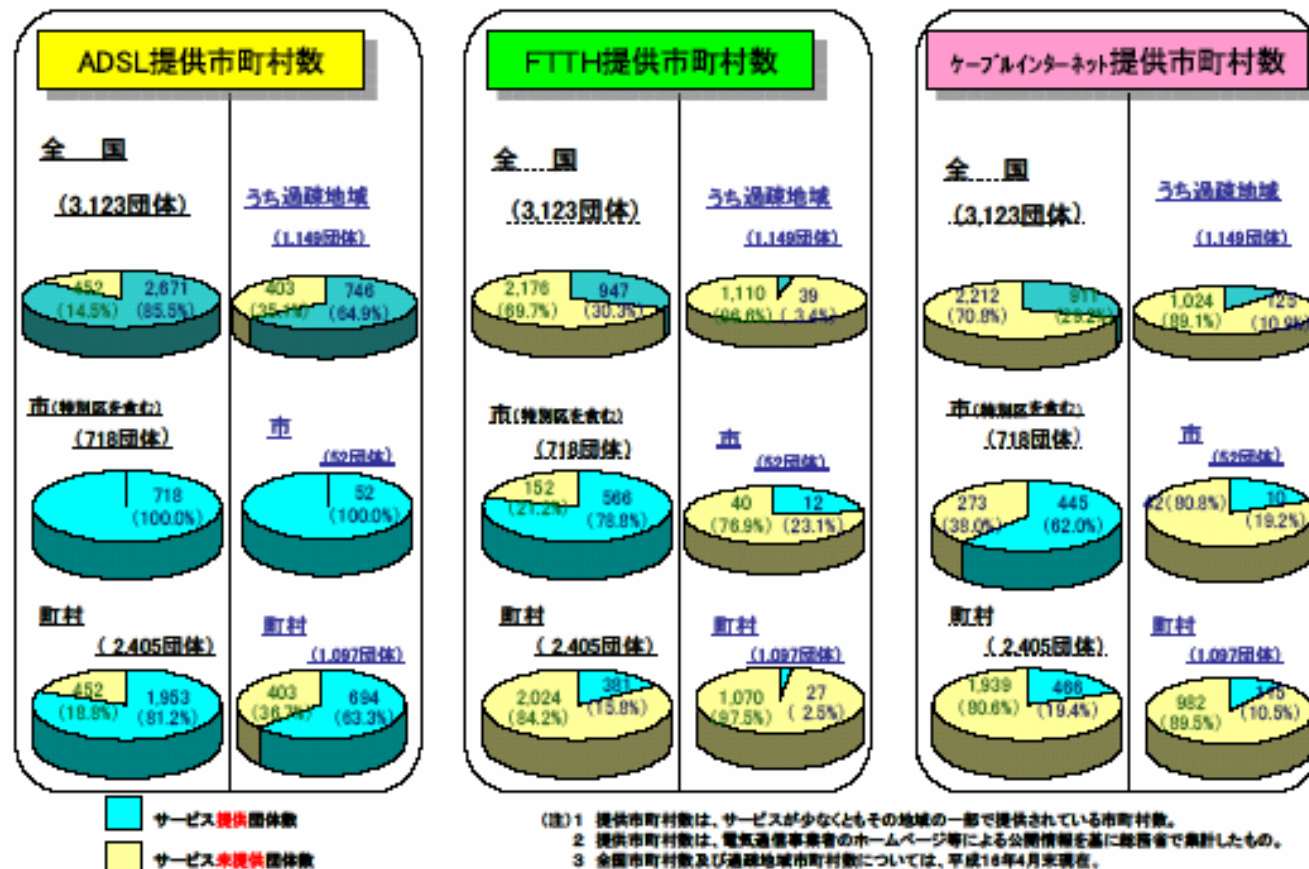
・補完形態は、マイクバス、デマンドバス、乗合タクシーなど、地域の実情にあわせて運営

(出典): 上越市ホームページをもとに国土交通省国土計画局作成

デジタル・ディバイドの現状

過疎地域等は、都市地域よりも情報通信基盤の整備が遅れており、次世代ユニバーサルサービスとされている高速・超高速インターネットの普及を推進する上での課題となっている。

ブロードバンドにおける都市と地方の格差（2004年9月末）



注) 提供市町村数は、市町村のエリア内で1ヶ所でもサービスが提供されていれば可としてカウントしているため、実態よりも過大な数値となっていることに留意する必要がある。

東アジアの経済発展等の効果を地方各都市すみずみへ普及

中国の経済発展等に牽引され東アジア域内が発展しており、わが国全体の経済発展に貢献している。この影響をわが国地域ブロックのすみずみまで反映させ、東アジア効果を普及させる。

東アジア



情報の交流



人の移動



ものの移動

一次加工品の生産

人、もの、
情報の交流

日本

連携支援都市

連携都市

地方都市

連携支援都市

効果



観光資源による村起こし



異質文化交流による
新たな産業起こし



新鮮な食材の提供



グリーンツーリズム



輸入材料による
地方名産品



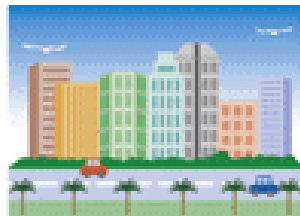
日本各地の特産
品の出荷

（東アジア）

人、もの、
情報の交流



連携都市



ビジネス、共同研究

留学、都市型アミューズメント等

課題

情報プラットフォームの整備

移動しやすい交通網の形成

交流を促進する人材の育成



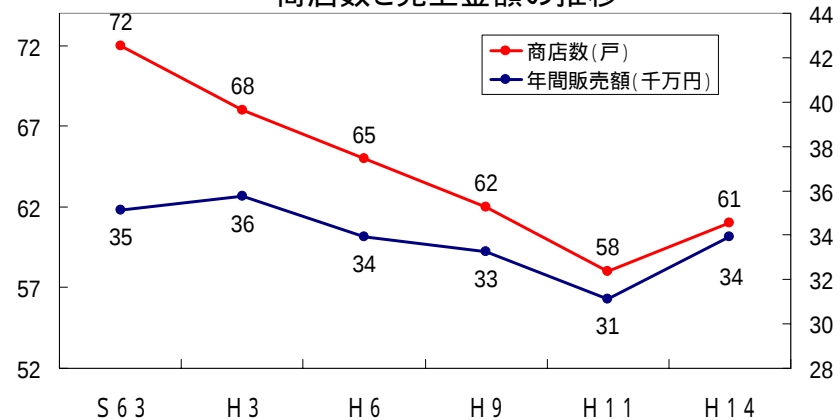
海外からの観光客との交流を通じた地域コミュニティの国際化とビジター産業の育成

ニセコ町はスキーが盛んの町として有名であったので、冬場に観光客が集中し夏場は観光客がほとんど訪れない町であった。ニセコ町の清流「尻別川」の魅力に目を着けたオーストラリア人が、ラフティングを観光化。町の新しい観光として定着し、夏場の観光局が増加。

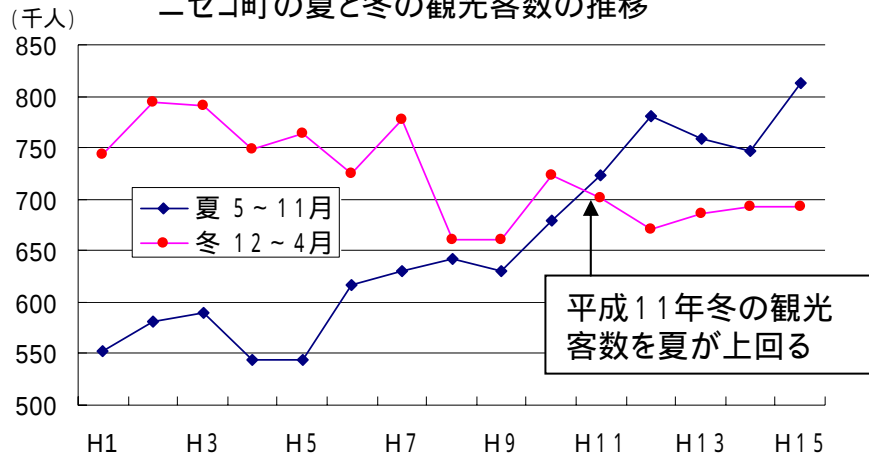
清流「尻別川」を舞台にした川のアクティビティ



商店数と売上金額の推移



ニセコ町の夏と冬の観光客数の推移



ニセコ町の外国人観光客数の推移

